# ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA LA SALLE

# TRABAJO FINAL DE MASTER

# PROYECTO INTEGRADO DE ARQUITECTURA MIAD

# INFRAESTRUCTURA VERDE COMO ALTERNATIVAS PARA CONECTAR LOS ESPACIOS PUBLICOS FRAGMENTADOS EN GUAYAQUIL - ECUADOR

ALUMNO/A TUTOR

KYANNA CAMPOS ARGOTTI DR. STEFANO CORTELLARO

# **INDICE**

IN	ITRODUCCION	5			
PF	RIMERA PARTE:				
1	EVOLUCIÒN URBANA DE GUAYAQUIL				
	DESDE S. XVII HASTA LA CIUDAD ACTUAL	8			
	1.1 Ciudad de Guayaquil, Emplazamiento y Situación Geográfica	9			
	1.2 Desarrollo urbano de Guayaquil				
	1.2.1 Trasfondo histórico hasta la ciudad actual	12			
SE	EGUNDA PARTE:				
2	ESPACIO PÚBLICO DE GUAYAQUIL AñO 2000	41			
	2.1 Factores urbanos, sociales y culturales que influyen en el desarrollo del espacio públic	o en			
	Guayaquil	45			
	2.2 Guayaquil se proyecta al nuevo siglo con los espacios públicos	52			
	2.2.1 Frente al Agua	52			
	2.2.2 Parques y Áreas Verdes	68			
	2.3 Fragmentación provocada por la trama urbana de Guayaquil	72			
	2.3.1 Sectores con déficit de Áreas Verdes y Espacio Público	75			
	2.4 Ejes conectores de las Principales Vías de Guayaquil	76			
TE	ERCER PARTE:				
3	CORREDOR/INFRAESTRUCTURA VERDE EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL				
	3.1 Conceptos Urbanos – Sobre infraestructura verde	08			
	3.2 Funciones, Beneficios y Ejemplos de Infraestructura Verde en Europa y América Latina	a83			
	3.2.1 Ejemplos de Infraestructura verde en España y América Latina	85			
	3.3 Posible conexión del espacio público y natural en la ciudad de Guayaquil	89			
	3.4 Alternativas para vincular el espacio público y las áreas verdes por medio del				
	Corredor/infraestructura Verde en la Ciudad de Guayaquil (Tramo 1)	96			
RE	EFERENCIA BIBLIOGRÁFICA	103			

# INTRODUCCIÓN

El objeto de este estudio corresponde a la ciudad de Guayaquil, capital de la Provincia del Guayas, la ciudad más poblada del Ecuador con más de dos millones de habitantes y que a finales del siglo XX hasta la actualidad, experimenta un cambio radical en la concepción e incremento de espacios públicos y parques.

Esta investigación se ha basado en el estudio de la evolución o desarrollo urbano de la ciudad; en identificar las características, cambios estructurales y paisajísticos generados por el nuevo espacio público en la actualidad. Plantear conceptos que puedan ser aprovechados para la proyección de corredores o infraestructura verde como alternativa para unir los espacios públicos fragmentados de Guayaquil, con el fin de aportar a la funcionalidad, creando nexos o conectores entre la ciudad planificada y los asentamientos informales.

En el entorno urbano es habitual que los habitantes de similares intereses sociales, económicos y culturales compartan un espacio selectivo dentro de la ciudad, sin embargo, en Guayaquil existe una marcada segregación

social, no hay puntos en común o espacios compartidos, dando lugar a estructuras poli céntricas, que conlleva al resentimiento social y rechazo al entorno no habitual. De esta manera, se pierde la conexión entre los sectores marginales que expanden su territorio y destruyen el paisaje natural como consecuencia de la infraestructura gris, relegando cualquier interés por el espacio público existente.

A finales del siglo XX, el concepto del planificar, regenerar y recuperar el espacio público se hace más notorio, recuperando espacios olvidados y creando proyectos de interés en varios puntos de la ciudad. Pero la forma de planificarlos y gestionarlos, quizás no resultó del todo acertado, pues se deriva a un urbanismo fragmentado.

Considerar el concepto de los corredores o infraestructura verde para incorporarlos en una ciudad como Guayaquil, ayudaría a problemas de planificación y desconexión causada la expansión urbana, por conjuntamente brinda beneficios naturales, sociales y económicos. Entonces, ¿qué pasaría intentáramos organizar ciudad,

aprovechando los antiguos y nuevos hitos de espacio urbano?, ¿Qué pasaría si intentamos crear un vínculo entre ellos, aspirando a descentralizar, y más bien, crear una conexión y distribución de los usos del suelo?

Puntualmente la investigación me dirige a proponer conceptos para la formación de un nuevo sistema entorno a la regeneración de los espacios públicos emblemáticos y céntricos de la ciudad: el Malecón 2000 en el Río Guayas y el Malecón del Estero Salado, conectados por medio de la Av. 9 de Octubre. Considerándolo el primer vínculo o tramo a intervenir, como una estrategia que articule la conexión de estos espacios públicos a través de una trama de calles verdes y pequeñas plazas con la idea de configurar los corredores e infraestructura verde en el interior de la ciudad.

# PRIMERA PARTE

1. EVOLUCIÒN URBANA DE GUAYAQUIL DESDE S. XVII HASTA LA CIUDAD ACTUAL

## 1.1 CIUDAD DE GUAYAQUIL

Guayaquil, se alinea entre las ciudades más importantes de América Latina. Su cercanía al océano pacífico y su condición de puerto actúan como un factor importante que hacen de Guayaquil la ciudad con mayor densidad poblacional del Ecuador, cuenta con **2.350.915** habitantes en su área metropolitana. <sup>1</sup>

# • Emplazamiento y Situación Geográfica.<sup>2</sup> (Latitud: -2º 10' S; Longitud: 79º 54' O). Localizada en la zona costera en la parte noroccidental de América del Sur. (img.1)

Se encuentra a 4 metros sobre el nivel del mar. La red fluvial del río Babahoyo y Daule forman el gran Río Guayas que se encuentra al este de la ciudad, mientras que es atravesada y cercada al oeste por el Estero Salado. Tiene fácil acceso al océano Pacífico por medio del Golfo de Guayaquil. (img.2)

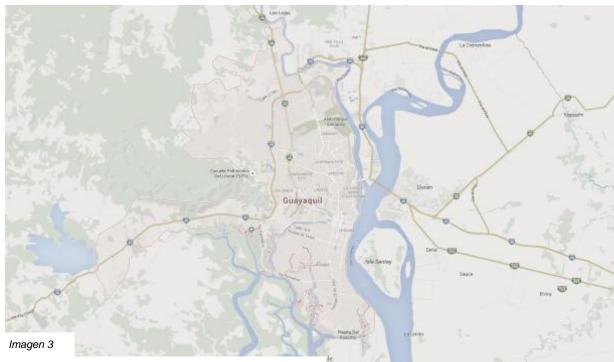
Imagen 2
Situación Geográfica:

- . Ecuador
- Provincia del Guayas Ciudad de Guayaquil

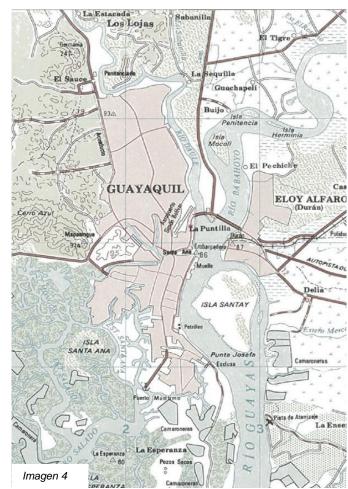
Imagen 1

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Según INEC - censo poblacional del año 2010

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> https://es.wikipedia.org/wiki/Guayaquil



Plano de Guayaquil superficie total: 345 km2 Fuente: www.google.es/maps/place/Guayaquil, Ecuador



Plano Hidrográfico de Guayaquil

- Río Daule Rio Babahoyo
- Estero Salado

Fuente: http://www.zonu.com/America-del-Sur/Ecuador/Guayas/Guayaquil/Fisicos.html

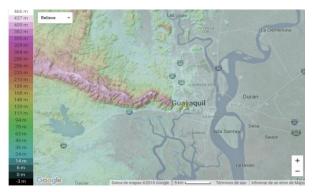


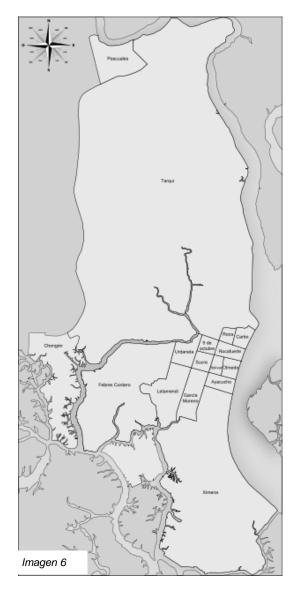
Imagen 5
Guayaquil tiene una Altitud: 4 msnm
Se caracteriza por ser llano, por lo cual la presencia de altas montañas es nula.
Fuente: http://es-pe.topographic-map.com/places/Guayaquil-256756/

### Datos relevantes.

El área de Guayaquil, al igual que el resto de la región litoral, se caracteriza por ser llano, por lo cual la presencia de altas montañas es nula.

El clima, caracterizado como tropical húmedo, presenta dos períodos diferenciados a lo largo del año: de diciembre a abril, conocido como invierno, con lluvias fuertes y temperaturas promedio de 35 grados centígrados; y, de mayo a noviembre, conocido como verano, relativamente seco con temperaturas de 25 grados centígrados en promedio.

En el centro de la ciudad se encuentran el cerro Santa Ana y el cerro del Carmen, hacia el oeste los Cerros de San Eduardo, mayoría de estos cerros han influenciado en el crecimiento de la ciudad, al noroeste se encuentran los cerros de "Mapasingue", los cuales están habitados en su totalidad por personas de escasos recursos económicos. Al oeste de Guayaquil se encuentran los primeros cerros de la parte uniforme de la cordillera Chongón-Colonche. En el sector de Los Ceibos se puede



Guayaquil - Parroquias Urbanas. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Guayaquil

Apreciar el cerro más alto de Guayaquil, llamado Cerro Azul. (img.5).

La ciudad se divide en 16 "parroquias urbanas" (territorios dentro de la división administrativa municipal). Cabe mencionar que Guayaquil a lo largo de su historia de evolución demográfica, ha anexado muchos territorios rurales para después ser calificadas como urbanas, tal como es el caso de Pascuales y Chongón. (img. 6)

Puerto de Guayaquil por Ernesto Charton de Treville

http://evaluacionimpactosambientales.blogspot.com.es/2015/01/uso-de-la-red-fluvial-en-1800-en-ecuador.html



Imagen 7

## 1.2 Desarrollo Urbano de Guayaquil

Guayaquil a través de su historia sufrió cambios drásticos en su estructura urbana debido a los diversos incendios que destruyeron la ciudad, y como el común de las ciudades latinoamericanas, experimentó el crecimiento urbano sin control causando una transformación de la estructura y el paisaje de la ciudad, generando en la actualidad una segregación de la población, del espacio público y de los lugares tradicionales como las plazas o parques urbanos.

A continuación una breve reseña histórica que marcan los puntos relevantes del desarrollo de la ciudad a partir del siglo XVII, es importante señalarlos porque son parte fundamental para entender lo que hoy es la ciudad.

# 1.2.1 Trasfondo histórico hasta la ciudad actual.

# SIGLO XVII<sup>3</sup>

Fue considerada el puerto principal de todo el Reino de Quito por su ubicación estratégica y área de importancia en la transacción comercial durante la colonia. La abundancia de madera útil para la construcción de embarcaciones, que consolida a Guayaquil como uno de los astilleros más grandes e importantes de América en el siglo XVII.

La ciudad ya había sobrellevado incendios en épocas anteriores, pero nuevos siniestros además de los saqueos y ataques piratas hicieron desaparecer gran parte del asentamiento, afectando la estructura urbana conformada y sus construcciones de madera, obligando a la reconstrucción de la ciudad.

La ciudad pasó de tener 782 habitantes en el año de 1.605 a alrededor de **6.000 habitantes** en 1678. La falta de espacio físico no da cabida a la población, por lo que se empezó a construir casas siguiendo la margen del río y también en un espacio intermedio en el que se hallaban cinco esteros: Lázaro, Morillo, Campos, Junco y Villamar. Esta especie de asentamiento fue considerado una invasión por parte del cabildo.

12

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Itinerario del progreso de Guayaquil (siglos XVII-XIX)

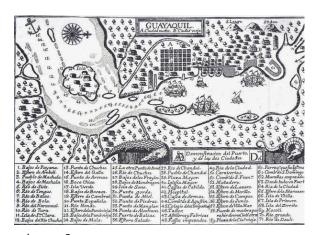


Imagen 8
SIGLO XVIII- Plano de Guayaquil año 1714
Fuente:https://es.wikipedia.org/wiki/Corregimiento\_

Fuente:https://es.wikipedia.org/wiki/Corregimiento\_de\_G uayaquil#/media/File:Plano\_de\_Guayaquil\_en\_1741,\_gra bado\_por\_Paulus\_Minguet\_-\_AHG.jpg

Para mediados del siglo XVII el Cabildo decidió trasladar la ciudad al sitio conocido como Sabaneta ubicado cerca de un kilómetro al sur de ésta. Para la creación de Ciudad Nueva se adoptó el esquema urbano de cuadrícula en damero o retícula ortogonal. Partiendo de la Plaza Mayor (actual Parque Seminario), se trazaron las calles siguiendo el eje que determina el río. Debía constar de 24 manzanas ubicadas alrededor de la Plaza y tendría 5 manzanas de frente desde la actual calle Luque hasta Colón y otras 5 de fondo entre las actuales Pichincha a Boyacá.<sup>4</sup>

# • SIGLO XVIII

Guayaquil generaba más del 60% de los ingresos percibidos por la Real Audiencia de Quito por concepto de exportaciones. A pesar de las grandes inversiones que se hacían para dotar de servicios e infraestructura a la Ciudad Nueva y así tratar de hacer desaparecer y despoblar Ciudad Vieja, el crecimiento de ésta no se detuvo sino que más bien sirvió para albergar a artesanos, pescadores, sirvientes, etc., este



Paisaje del Corregimiento de Guayaquil según la Relación del Viaje a la América Meridional, de Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

Fuente:https://es.wikipedia.org/wiki/Corregimiento\_de\_Gua yaquil#/media/File:Plano\_de\_Guayaquil\_en\_1741,\_grabad o\_por\_Paulus\_Minguet\_-\_AHG.jpg

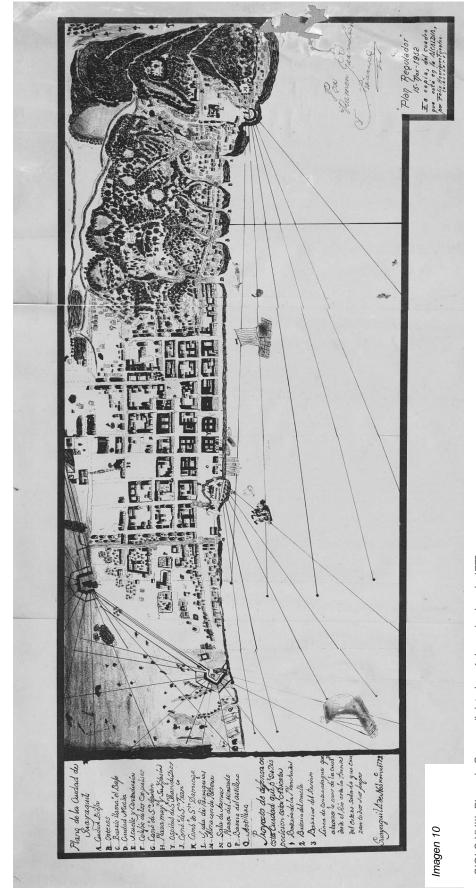
incremento poblacional generó nuevas necesidades que no eran acogidas por el poder central de Quito y la corona española ocasionando una ciudad en estado deplorable. (img. 8)

Para mediados del siglo XVIII la ciudad había crecido la suficiente para llegar a ser considerada como una de las más grandes el continente, alcanzando una población de **20.000 habitantes** aproximadamente.

Para 1763 la ciudad adquiriría una mayor importancia política en el contexto colonial latinoamericano, se elevó de "Distrito de Guayaquil" a la categoría de Gobernación. (img.9)

Para fines del siglo XVIII, se podían diferenciar seis barrios o sectores agrupados alrededor de Ciudad Nueva. Estos barrios eran: Ciudad Vieja, el Barrio del Puente, el Barrio del Bajo, el Barrio del Astillero y el Barrio Nuevo. (img.10)

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Municipio de Guayaquil. Sistema de Información Geográfico Municipal-SIGMU, 2005.



SIGLO XVIII- Plano de Guayaquil datado a 4 de noviembre de 1772 Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plano\_de\_Guayaquil\_datado\_el\_4.X11772\_-\_AHG.jpg

### Imagen 11

Muelle de Guayaquil grabado por Ch. Chardon en Paris, siglo XIX

#### Fuente

http://evaluacionimpactosambientales.blogspot.com.es/2 015/01/uso-de-la-red-fluvial-en-1800-en-ecuador.html



## SIGLO XIX<sup>5</sup>

Debido al boom cacaotero, las actividades comerciales de la época y el puerto fluvial, Guayaquil se convierte en un lugar de intercambio mercantil, de notable actividad portuaria y agroexportadora que requería de mano de obra, experimentando un notable crecimiento poblacional y territorial producto de la migración campo-ciudad. (img.11)

Sin embargo, las obras, mejoras y crecimiento urbano se interrumpe trágica y abruptamente con el llamado Incendio Grande del 5 y 6 de octubre de 1896 (Img.13) en donde se quema gran parte de la Ciudad. El incendio y la desaparición de Ciudad Vieja y el Barrio del Puente o Barrio Intermedio termina produciendo la unificación de la ciudad en una sola. Se decide conservar la trama regular ortogonal para el trazado de la ciudad sobre las zonas quemadas prolongando calles ya existentes. (img. 14)

Pese a que la ciudad se encontraba a puertas del nuevo siglo XX y aunque tuvo que reconstruirse casi íntegramente, esto no motivó un cambio en su concepción original ni significó mayores adelantos constructivos por lo que se

seguiría conservando la imagen de una ciudad mayormente plana de donde sobresalen las iglesias como sus edificios más altos. (img.12)

A finales del siglo XIX la ciudad contaba con **60.000 habitantes.**<sup>6</sup>



Imagen 12

La Calle de la Orilla vista desde el sur hacia el norte, con el Cerrito Verde en todo su esplendor. Además, las embarcaciones en las que se evidencia el comercio. 1877, Ernest Charton.

Fuente:

http://evaluacionimpactosambientales.blogspot.com.es/2 015/01/uso-de-la-red-fluvial-en-1800-en-ecuador.html

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Desarrollo Urbano de Guayaquil y los Problema de Vivienda y Servicio, capítulo 3 pág. 12

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> ROCA, Octavio. Informe de la Intendencia de la Provincia del Guayas en 1899, Guayaquil 1900, Archivo Histórico del Guayas.

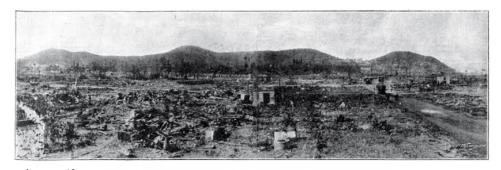


Imagen 13

Vista de las Ruinas por el Gran Incendio – Fotografía Endara D.

Fuente: -Guía Histórica de Guayaquil – Estrada Julio 2000

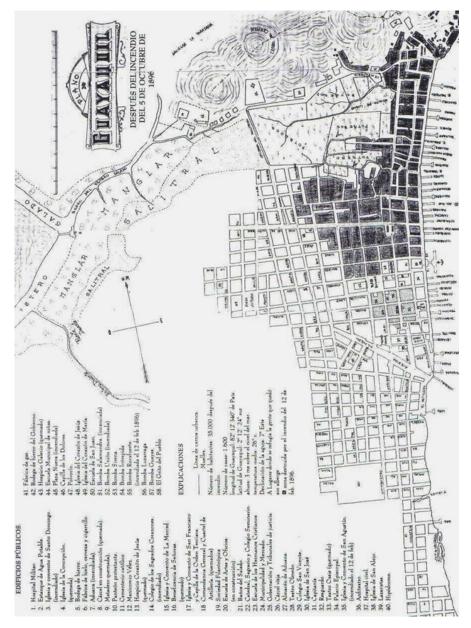
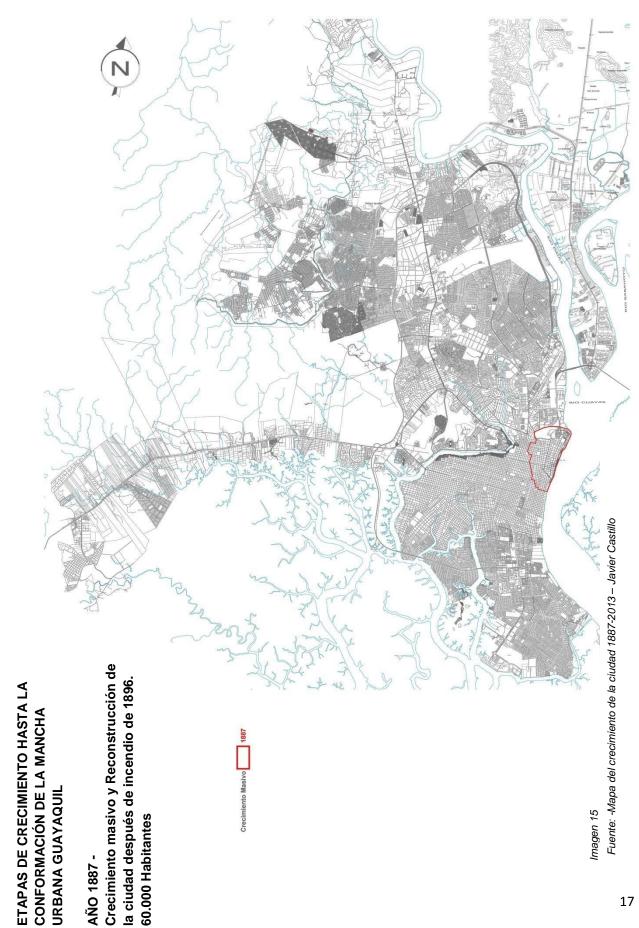


Imagen 14

SIGLO XIX - Plano de Guayaquil después del incendio del 5 y 6 de Octubre de 1896. La parte sombreada son las manzanas afectadas en el incendio. Las manzanas con sombra más tenues fueron afectadas por otro incendio anterior y las que constan en blanco son las que quedaron en pie. Fuente: Guía Histórica de Guayaquil – Estrada Julio 2000



Vista aérea de Guayaquil, alrededor del año 1900, mirando hacia el norte y a la derecha el Río Guayas.

Fuente: Tranvías de Guayaquil por Allen Morrisón http://www.tramz.com/ec/q/qs.html



Imagen 16

# SIGLO XX<sup>7</sup>

El boom cacaotero de mediados y fines del siglo XIX trajo bonanza económica a los exportadores y cacaoteros cuyas grandes fortunas les permitieron darse una vida de lujos y confort en las principales ciudades europeas principalmente en París.

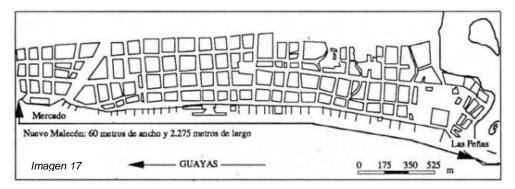
La estadía en Europa sumado al auge del urbanismo moderno, hizo que se empezaran a crear proyectos para convertir a Guayaquil a imagen de las grandes metrópolis europeas.

El Incendio Grande de 1896 y la posterior reconstrucción de la ciudad fue la oportunidad que muchos vieron de poner en marcha algunos de estos proyectos. Los más relevantes de este tipo fue el presentado por la llamada Junta Patriótica del Centenario en 1920, buscaban modificar la ortogonalidad de la cuadrícula urbana. Este sería el primer intento por llevar una debida Planificación Urbana de la Ciudad, con ideas como:

- Prolongación Calle Pichincha
- Convertir la calle 9 de octubre en una amplia avenida de 14 metros de ancho desde su inicio en el Malecón hasta la Plaza del Centenario. (img. 17a)
- La urbanización del cerro Santa Ana y del Barrio Las Peñas.
- Creación del Barrio Obrero al oeste de la ciudad con una amplia plaza que se denominaría Plaza del Trabajo.
- Trazado del Parque del Centenario y colocación de la Columna de los Próceres de la Independencia, con la expropiación de 14 manzanas entre las calles Colón, Ayacucho, Chimborazo y Rumichaca.
- Prolongación de la avenida Olmedo que se encuentra en diagonal con respecto a la trama urbana, hasta su intersección con la avenida 9 de octubre.
- Extensión del muro del malecón desde Las Peñas hasta el Mercado Sur ganándole terreno al río. (img. 17)
- Ejecución del Parque Municipal, de tamaño gigantesco y que cubriría aproximadamente
   84 manzanas. Estaría ubicado junto al

18

Guayaquil: Arquitectura, Espacio y Sociedad, 1900-1940 Marie Sophie Bock http://books.openedition.org/ifea/2015?lang=es



Avenida 9 de Octubre Guayaquil año 1920 Fuente: Proyecto del nuevo Malecón de J.F. Lince, Gaceta Municipal, 4º trimestre de 1906, pp. 418-420

Barrio Obrero, haciendo desaparecer con este proyecto gran parte de los barrios y zonas insalubres.

 Prolongación de la calle Rocafuerte hacia la Hacienda La Atarazana a través de túneles que atravesarían el cerro Santa Ana.

Lamentablemente, muchos de estas propuestas nunca se cumplieron a excepción de la prolongación de la calle Pichincha, el mejoramiento de la avenida 9 de octubre y de la avenida Olmedo y el ensanche del Malecón ganándole terreno al río. (Img.18-19)

Hay que señalar que, a fines de los años veinte, las obras emprendidas en el campo del saneamiento están muy por debajo de las necesidades de una ciudad de **92.000** habitantes, y que Guayaquil presenta la imagen de una «ciudad sin luz y sin canalización.

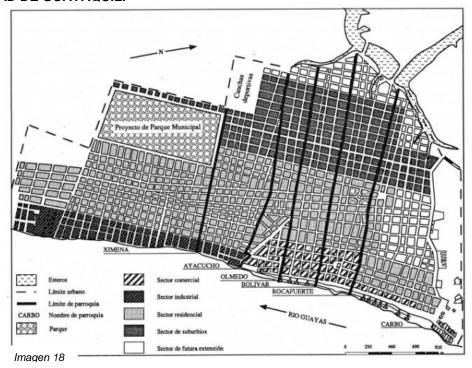


Imagen 17a

Avenida 9 de Octubre Guayaquil año 1920 Fuente:

Fuente: Archivo histórico de Guayaquil

# Plano de Guayaquil, ZONIFICACIÓN PROYECTADA POR EL MUNICIPIO EN 1929 PARA LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.



Fuente: Obras Públicas Municipales, Plano General de la ciudad de Guayaquil, Consejo Cantonal de 1928. - Guayaquil, Arquitectura, Espacio y Sociedad 1900-1940

# Plano de Guayaquil, PROYECTOS Y REALIZACIONES PRESENTADOS POR EL COMITÉ PATRIÓTICO DEL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA

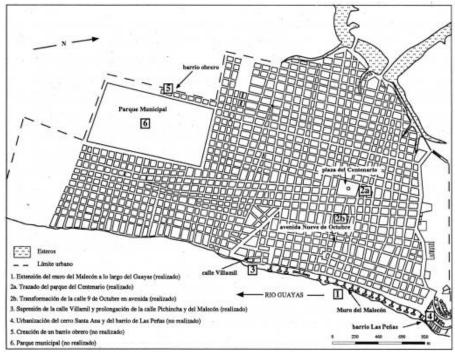
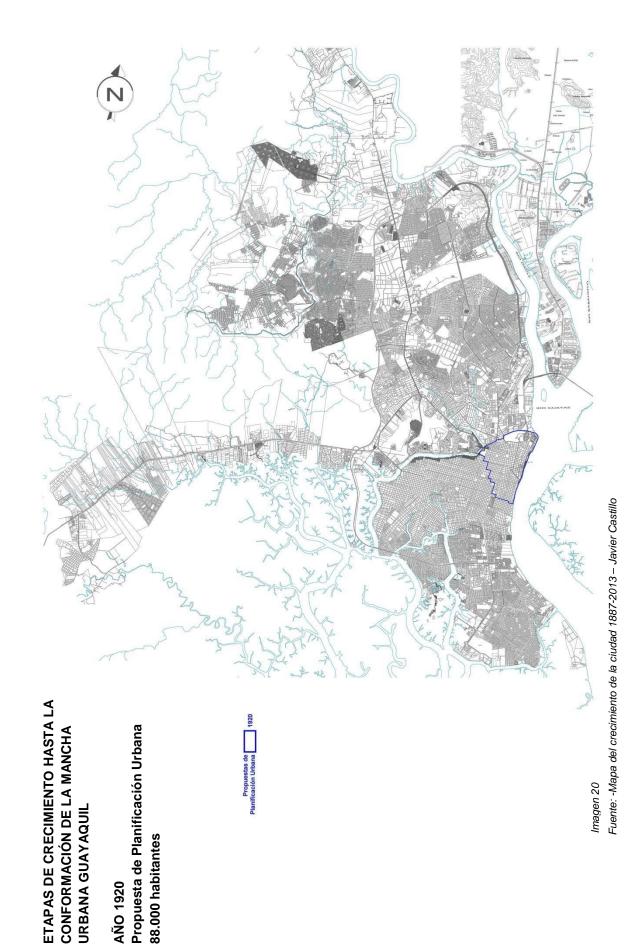


Imagen 19

Fuente: Obras Públicas Municipales, Plano General de la ciudad de Guayaquil, Consejo Cantonal de 1928. - Guayaquil, Arquitectura, Espacio y Sociedad 1900-1940



## Imagen 21

Plaza Rocafuerte 1920 - 1930

Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

(ECUADOR) - 1870-1970.

http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-

tiempo-fotografias.html



## Imagen 22

Bulevar 9 de Octubre – Plaza San Francisco 1920 -1930

Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

(ECUADOR) - 1870-1970.

http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-

del-tiempo-fotografias.html



# Imagen 23

Malecón Simón Bolívar – Yacht Club 1930 Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

(ECUADOR) - 1870-1970.

http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-

tiempo-fotografias.html



# Imagen 24

Malecón Simón Bolívar – La Rotonda 1930

Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

(ECUADOR) - 1870-1970.

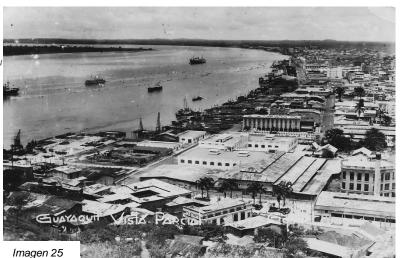
http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-

tiempo-fotografias.html



Vista aérea de Guayaquil, año 1940 Río Guayas desde el barrio de las Peñas Fuente:

www.operamundi.uol.com.br/blog/postaisdomundo/guayaquil-equador-1940/



En el periodo comprendido entre 1900 y 1930, el valor especulativo del suelo cobra una importancia notable y es precisamente esto lo que ocasiona que la ciudad crezca en poco tiempo hacia el sur y hacia el oeste, mientras que las zonas de vivienda y futuros planes habitacionales y residenciales empiezan a pensarse en el norte.

En el sector suroeste se asentaban las clases menos favorecidas y en el sur los ricos, el centro de la ciudad se consolidaba y poco a poco y la madera en la construcción civil y pública iba siendo sustituida por el hormigón armado, lo cual permitió cambiar la configuración plana de la ciudad al permitir construir edificios en altura.

Este es el periodo en el que se construyen los edificios públicos más representativos de la ciudad como el edificio de la Gobernación, el Palacio Municipal, el Hospital General. (img. 26)

Para fines de la década del cuarenta, se introduce en Guayaquil el tema de la "vivienda social" con lo que se empiezan a crear los primeros planes de vivienda realizados en las

entonces "periferias" de la ciudad. Estos proyectos no tuvieron un impacto urbanístico porque fueron realizados dentro de zonas ya consolidadas o pobladas y porque la escala de los proyectos no era de grandes dimensiones.<sup>8</sup>



Malecón Simón Bolívar – 1940 Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL (ECUADOR) - 1870-1970.

http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-tiempo-fotografias.html

En 1944 existe una nueva propuesta urbana un proyecto de Parque en la zona de la actual Ciudadela Universitaria que nunca se llegó a concretar. (img. 27)

23

<sup>8</sup> Crecimiento Urbano de Guayaquil, Proceso de Crecimiento Urbano de la Ciudad, Javier Castillo



Imagen 28

Plano de Guayaquil 1944 con proyecto de Parque de la zona actual de la Ciudadela Universitaria (nunca se realizó)

Fuente: Proceso de Crecimiento Urbano de la Ciudad. www.urbano-qve.blogspot.com.es

## Imagen 29

Calle Pedro Carbo - Guayaquil Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL (ECUADOR) - 1870-1970.

http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-tiempo-fotografias.html



# Imagen 30

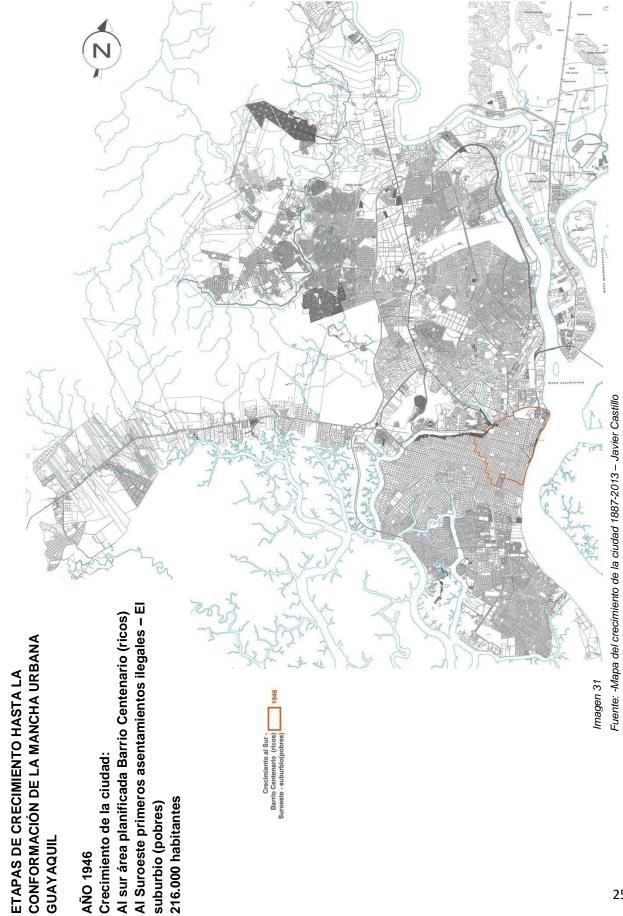
Bulevar 9 de Octubre - Guayaquil Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

(ECUADOR) - 1870-1970.

http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-

tiempo-fotografias.html





Vista aérea de Guayaquil, año 1950 Guayaquil, desde el barrio de las Peñas Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL (ECUADOR) - 1870-1970. http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/l



Imagen 31

Alrededor de 1950, se habían generado migraciones en el interior y en los alrededores de la ciudad. Con la creación de nuevos barrios y desarrollos urbanísticos se empieza a experimentar en la ciudad una marcada segregación social y espacial, tan opuestas entre sí que la ciudad creció en dos diferentes direcciones.

Primero hacia el suroeste se asentó el proletariado que surgió de aquellas actividades de exportación y comercio en las cuales fueron requeridos, pero que una vez presentada la crisis económica se vieron sin empleos y por tanto de asentaron en la ciudad en busca de nuevas oportunidades. Por el otro lado estaba la burguesía que dado el capital que poseía podía darse el lujo de construir viviendas en sectores alejados del centro de la ciudad, ahora saturado de actividad comercial y administrativa.

Nuevos proyectos de vivienda como las Casas colectivas de Gómez Rendón y avenida del Ejército (1950), la ciudadela 9 de octubre (1952-

1962) y la ciudadela Bolivariana (1956-1962) que a diferencia de los proyectos anteriores presentaban mayores dimensiones y ocasionaron un cierto impacto urbano al ser concebidas bajo la modalidad de ciudad-jardín. Surge el proyecto de Urdesa y de Miraflores a fines de la década (1958).

Los terrenos inundables del oeste empiezan a ser invadidos conformándose definitivamente el Suburbio.

La creación de estos barrios y ciudadelas, revaloriza los terrenos donde se asientan y hace que la población busque nuevas zonas para establecerse, continuando así el proceso de crecimiento urbano hacia el sur y oeste. <sup>10</sup>

\_

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Evolución Urbana de Guayaquil, Revista del Archivo Histórico del Guayas nº 1, Guayaquil.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Intervención urbana integral en la zona de expansión del noroeste de la ciudad de Guayaquil – Ecuador MIDUVI pág. 10

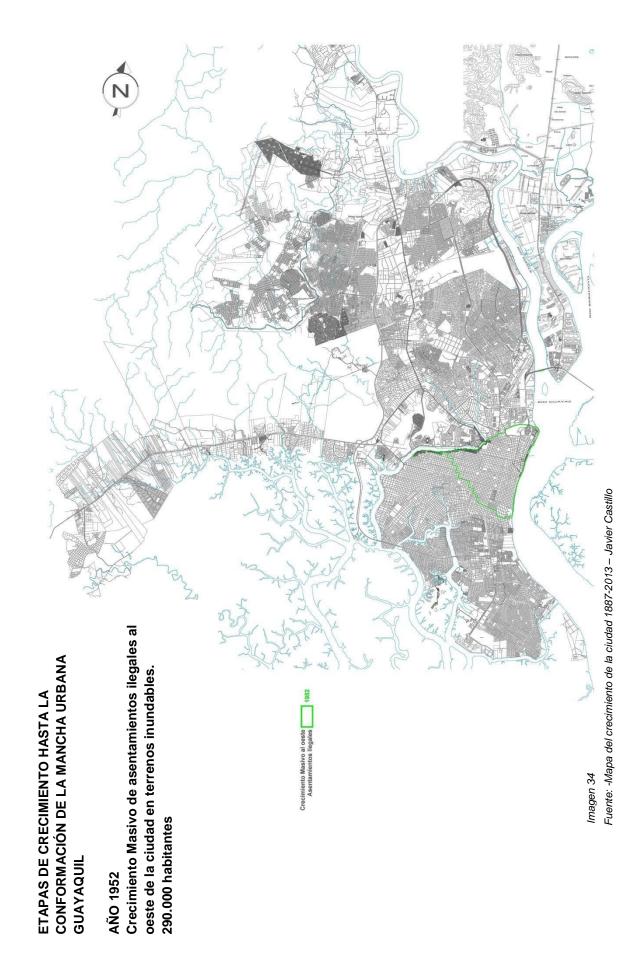


Imagen 32

Plano de Guayaquil 1952 Desaparición de la isla San José por relleno de asentamientos ilegales
Fuente: Proceso de Crecimiento Urbano de la Ciudad. www.urbano-gye.blogspot.com.es



Vista aérea Estero Salado, año 1950 Balneario American Park - Plaza de toros Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL (ECUADOR) - 1870-1970. http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-tiempo-fotografias.html



Vista aérea de Guayaquil, año 1960 Malecón Simón Bolívar Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL (ECUADOR) - 1870-1970. http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-tiempo-fotografias.html



Imagen 35

STAYAGUIL PRIMER BURNTO COMEDITAL DEL RODA CIUDAD DE 500,000 HABITANTES Y SITUADA A C

Para la década del sesenta, los excedentes de capital que surgieron a consecuencia del boom bananero hace que la ciudad pueda hacer realidad muchas obras de infraestructura como el Aeropuerto Simón Bolívar (1962), Autoridad Portuaria (1963), el Estadio Modelo, el Coliseo Voltaire Paladines Polo, la creación de las Av. de las Américas al norte y la 25 de Julio al sur. Todas estas obras hicieron que los terrenos circundantes ganaran mayor valor y plusvalía y por ende el interés de la gente se centró en ellos.

Surgen nuevos barrios y urbanizaciones esta vez al norte de la ciudad que se apunta como un nuevo polo de desarrollo. Se siguen consolidando Urdesa y Miraflores, se crean nuevos planes de vivienda como La Atarazana (1966) y urbanizaciones como Los Ceibos (1960).<sup>11</sup>

La creación de Autoridad portuaria y de la avenida 25 de julio a fin de comunicar dicho proyecto con el resto de la ciudad, propicia el crecimiento de ésta hacia el sur sobre todo sobre

terrenos de la antigua hacienda El Guasmo de Juan X. Marcos.

Es así como empieza a surgir alrededor de Puerto Marítimo lo que conocemos como el



Bulevar Av. 9 de Octubre Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL (ECUADOR) - 1870-1970. http://willimanya.blogspot.com.es/2015/09/la-maquina-del-tiempo-fotografias.html

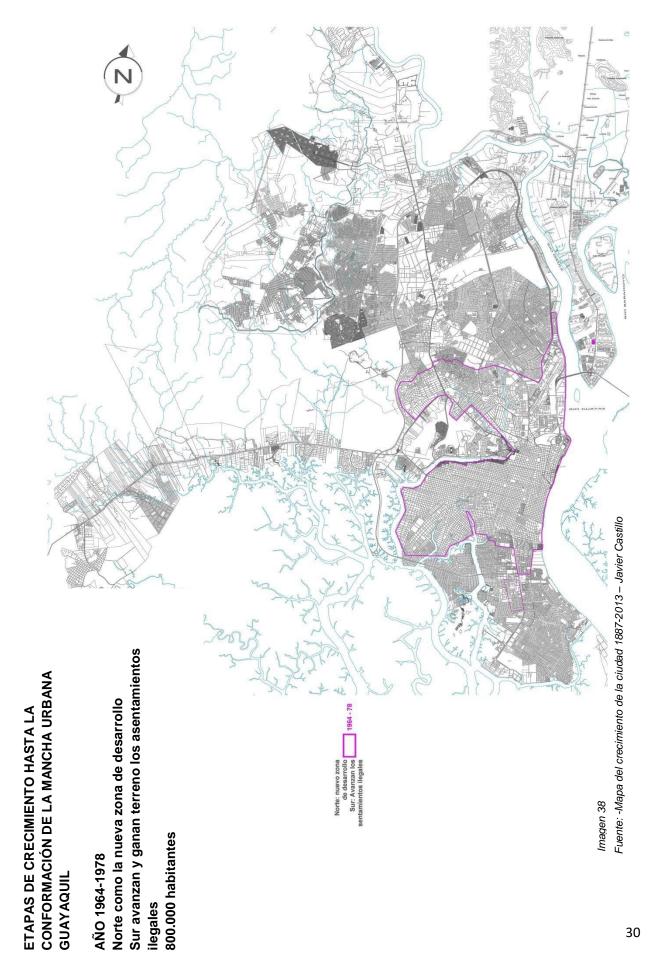


Guasmo Sur Guayaquil año 1960 Fuente: Historia de Asentamientos ilegales Guayaquil

29

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Crecimiento Urbano de Guayaquil, Proceso de Crecimiento Urbano de la Ciudad, Javier Castillo

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Guayaquil de ayer, Guayaquil, Banco Central del Ecuador. FERRETI, Gisella



Vista aérea de Guayaquil, año 1970 Malecón Simón Bolívar

Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

(ECUADOR) - 1870-1970.

http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=163

7964&page=31



Imagen 39

Debido a la construcción de la Vía Perimetral y del cambio de modelo económico nacional basado en la producción y exportación petrolera, en los años 70 y 80 las invasiones fueron progresivamente ocupando el sector noreste de Guayaquil, un sector que estaba originalmente destinado a actividades agrícolas e industriales.<sup>13</sup>

Entre 1972 y 1974 se invaden los cerros y zonas de la Prosperina y Mapasingue, la migración ocurre debido a las fuentes de trabajo en la Vía a Daule lo que los hace ubicarse en los alrededores. Entre 1975 y 1976 surge La Alborada y ciudadelas como Sauces, Samanes, La Garzota, etc.

En la zona sur se sigue consolidando en el periodo entre 1976 y 1979 los Guasmos norte, central y sur y empieza a invadirse el sector suroeste y la isla Trinitaria.

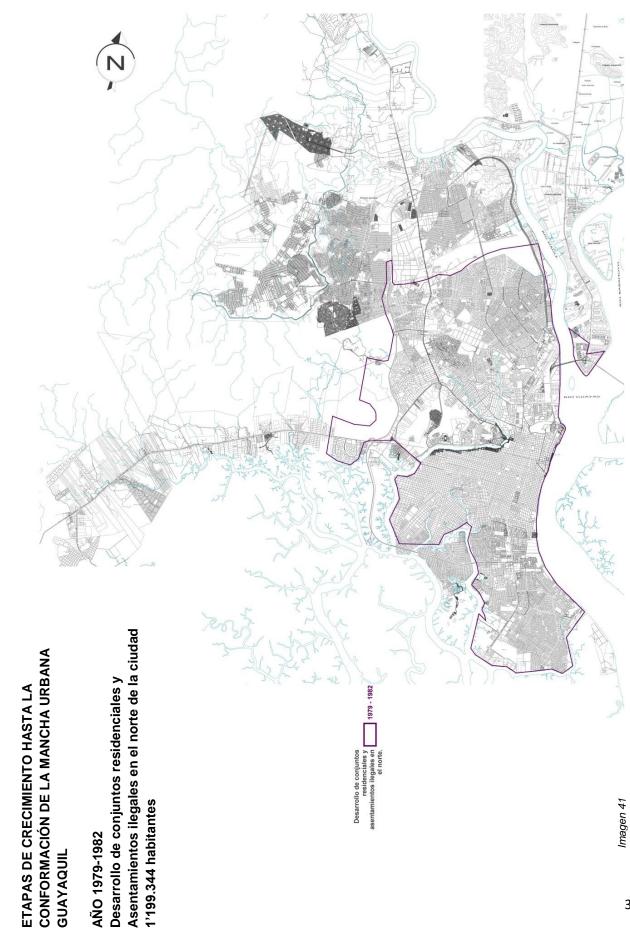
Surgen hacia finales de la década Entreríos y La Puntilla en el sector de Samborondón que aún mantenía un aire rural rodeado de arrozales y en 1979 el proyecto de Puerto Azul esta vez en terrenos de Vía a la Costa.14



Imagen 40 Vista aérea de Guayaquil, año 1970 Proyectos al norte de la ciudad "Conjunto Residencial Alborada" Fuente: www.especiales.eluniverso.com/yo-celebroguayaquil/fotos/diana-lopez-2/

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Gaitán Villavicencio. Las invasiones de tierras en Guayaquil: historia y coyuntura política. En: Revista La Tendencia, N° 11, febrero/marzo 2011, Quito, ISBN: 13902571. Pp. 109-116.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Crecimiento Urbano de Guayaquil, Proceso de Crecimiento Urbano de la Ciudad, Javier Castillo



Fuente: -Mapa del crecimiento de la ciudad 1887-2013 – Javier Castillo

Vista aérea de Guayaquil, año 1980 Malecón Simón Bolívar Fuente: FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE GUAYAQUIL

http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1

677964&page=11



La década de los ochenta llega con una marcada tendencia a continuar las invasiones que surgen ahora por causa de toda la población desempleada que ante la incertidumbre de un futuro digno en sus tierras de origen prefieren quedarse en la ciudad en busca de nuevas oportunidades y mejor vivir.

Se asientan en las periferias del norte de la ciudad ya que hacia el sur y el oeste es ya casi imposible dado que el estero limita el crecimiento territorial y dichas zonas ya están densamente pobladas. (img.43)

Durante la década de los noventa los antiguos sectores considerados como invasiones como el Suburbio o el Guasmo se van consolidando y uniéndose al resto de la trama urbana de la ciudad, mejora la infraestructura pero las tipologías arquitectónicas marcan su origen. Surgen nuevos asentamientos populares en la zona comprendida entre la Vía a Daule y la Perimetral como Bastión Popular, Montebello, Juan Montalvo entre otras.

En el norte, algunos terrenos pertenecientes a la Junta de Beneficencia son vendidos y surgen nuevos proyectos de vivienda como Kennedy Norte

Los noventa marcan también el fin de una etapa en que la ciudad tenía múltiples problemas urbanos y las malas administraciones locales y el olvido por parte de los diferentes gobiernos, crearon una ciudad desorganizada, con falta de infraestructura. <sup>15</sup>

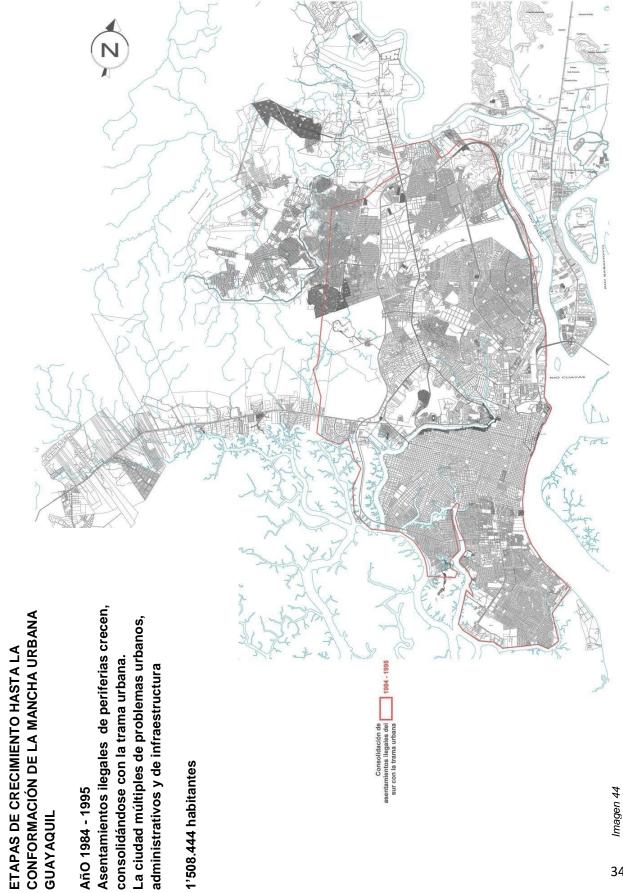


Ladera de uno de los cerros de Bastión Popular pocos años después de la ocupación de las tierras

## Fuente:

https://es.wikibooks.org/wiki/Programas\_de\_desarrollo\_social/

Intervención urbana integral en la zona de expansión del noroeste de la ciudad de Guayaquil, Ecuador pág. 15-17



Fuente: -Mapa del crecimiento de la ciudad 1887-2013 – Javier Castillo

Vista aérea de Guayaquil, año 2013 Trama Urbana Guayaquil – Río Guayas Fuente: http://www.panoramio.com/photo/96535640



# El Guayaquil del Siglo XXI

Los asentamientos informales no se detienen y continúan dándose en la zona noroeste. Por otro lado el nuevo polo de desarrollo para proyectos inmobiliarios pasa a ser la Vía a Samborondón que hacia finales de los años ochenta había adquirido cierta plusvalía debido a que la Vía se había ensanchado para empatarla al anillo vial que formaba con la Perimetral. Los terrenos que antes fueron haciendas arroceras se empezaban a lotear para construir nuevas urbanizaciones bajo el patrón de privadas y cerradas. La Isla Mocolí empieza a ser urbanizada gracias a la construcción del puente que la une con la Vía a Samborondón.

La vía a la Costa también resulta atractiva aunque no en el grado que resulta la Vía a Samborondón en la primera década del siglo XXI.

A partir de la segunda década de este siglo (2010) la Vía a Samborondón, entre La Puntilla y el Km.10, se satura y consolida. El carretero hacia Salitre y la zona de La Aurora empiezan

también a ser urbanizadas y dar cabida a nuevos proyectos inmobiliarios.

También cobra importancia la nueva Vía Terminal Terrestre-Pascuales para el establecimiento de numerosos proyectos de vivienda.

En la actualidad, la Vía a la Costa se fortalece actualmente como el nuevo polo de desarrollo y crecimiento que le queda a Guayaquil dentro de su propia jurisdicción. Ello debido también a la revalorización de dichos terrenos ante la futura construcción del nuevo aeropuerto en Daular y los proyectos de ampliación de la vía. 16

Hacia fines de los años 90, en 1998 se lleva a cabo uno de los proyectos municipales que merece nombrarse por su importancia al tratar de volver la mirada hacia aquel centro olvidado. Estamos hablando del Malecón 2000. Su inauguración marcaría el fin del siglo XX y el inicio del cambio urbano en Guayaquil en el siglo XXI

<sup>16</sup> Crecimiento Urbano de Guayaquil, Proceso de Crecimiento Urbano de la Ciudad, Javier Castillo

# Fuente: -Mapa del crecimiento de la ciudad 1887-2013 – Javier Castillo **CONFORMACIÓN DE LA MANCHA URBANA** Regeneración Urbana de Guayaquil y recuperación de los Espacios Públicos Desarrollo de proyectos inmobiliarios Vía a Samborondón y la Vía a la Costa **ETAPAS DE CRECIMIENTO HASTA LA** 2'582.585 habitantes (Censo año 2010) Imagen 46 AñO 1995 - 2013 GUAYAQUIL



Imagen 47

Vista aérea hacia el Rio Guayas, Guayaquil, año 2013 – Centro de la ciudad

Fuente: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=664340&page=39&langid=5



Vista aérea hacia el Estero Salado, año 2013 – Malecón del Salado
Fuente: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=664340&page=39&langid=5



Imagen 49

Vista aérea - Urbanizaciones cerradas de la Vía a Samborondón

Fuente: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=664340&page=39&langid=5

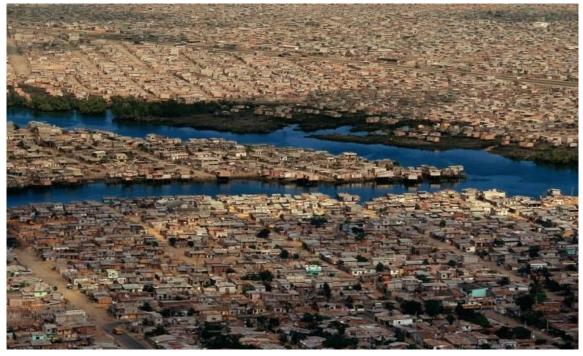
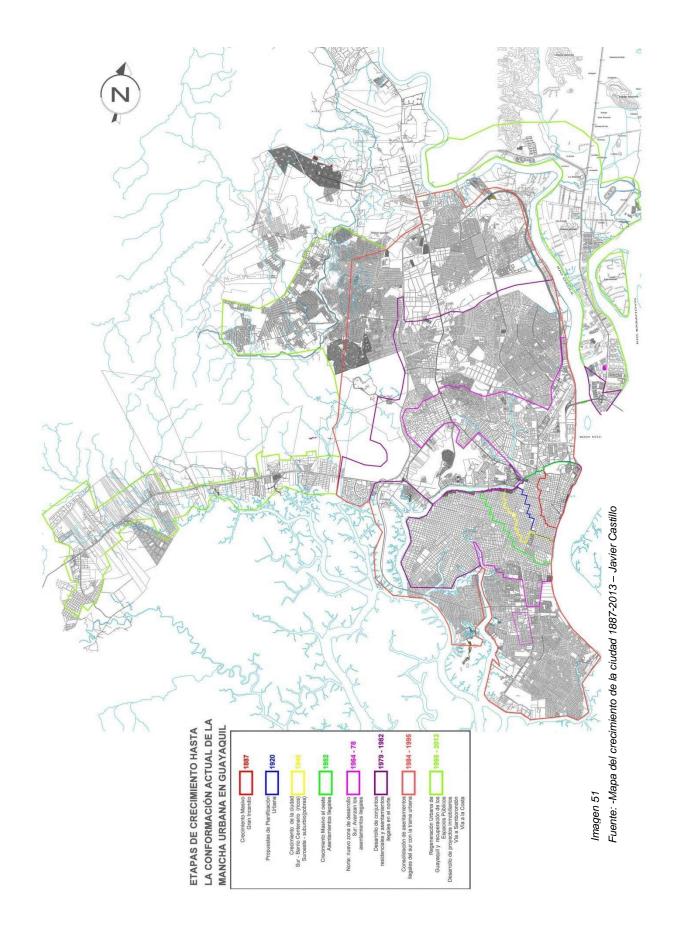


Imagen 50

Vista aérea - Asentamientos del suroeste Estero Salado - Guayaquil Fuente: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=664340&page=39&langid=5



Debido a su ubicación, condición de puerto principal y fuerte capital económica, Guayaquil se ha convertido en la ciudad más poblada del Ecuador, de quienes buscan hasta el día de hoy mejores oportunidades de empleo y condiciones de vida; no obstante, un gran número de habitantes se asentaron de manera informal en el centro y en las periferia de la ciudad donde carecen de los servicios básicos o infraestructura eficiente, generando la segregación de clases y el mal uso del espacio público.

Por activar una mejora de la estructura urbana se han presentado algunas propuestas municipales a lo largo de su desarrollo urbano, intentando cambiar la configuración del paisaje y espacios públicos de Guayaquil, más no existe un control al crecimiento masivo, lo que ha dificultado tener una ciudad más ordenada y mejor planificada.

Sin embargo, la ideología de la ciudad de Guayaquil ha cambiado de manera considerable en los últimos años, específicamente a partir del año 2000, las autoridades competentes plantean un conjunto de intervenciones públicas que favorecen al desarrollo de la ciudad en cuanto a infraestructura inmobiliaria y la conformación de ambientes de espacios abiertos (Espacios Públicos), beneficiando al ciudadano y a la productividad económico, social, cultural y turística.



#### **SEGUNDA PARTE**

2. ESPACIO PÚBLICO DE GUAYAQUIL AÑO 2000 "Inicio del cambio urbano y de Espacio Público"

"El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes." -Allan Jacobs. "Greats streets"
"El espacio público es el de la representación, en que la sociedad se
<b>hace visible." –</b> Jordi Borja

"En los últimos años nuevas dinámicas han acentuado la crisis del espacio público: vías rápidas que fragmentan la ciudad, productos urbanos especializados (nuevos centros de negocios, ciudades empresariales, shopping centers, guetos residenciales, etc.), miedo al espacio público por violencia urbana, etc."

Jordi Borja – Ciudad y Ciudadanía

#### 2. Espacio Público en Guayaquil

El área metropolitana de Guayaquil está compuesta de 344,5 km2 de superficie, de los cuales 316,42 km2, que representan el 91,9%, pertenecen al área territorial de la ciudad (suelo); mientras que los restantes 28,08 km2, equivalentes al 8,1% del total, pertenecen a los cuerpos de agua que comprenden ríos y esteros.<sup>1</sup> (img. 52)

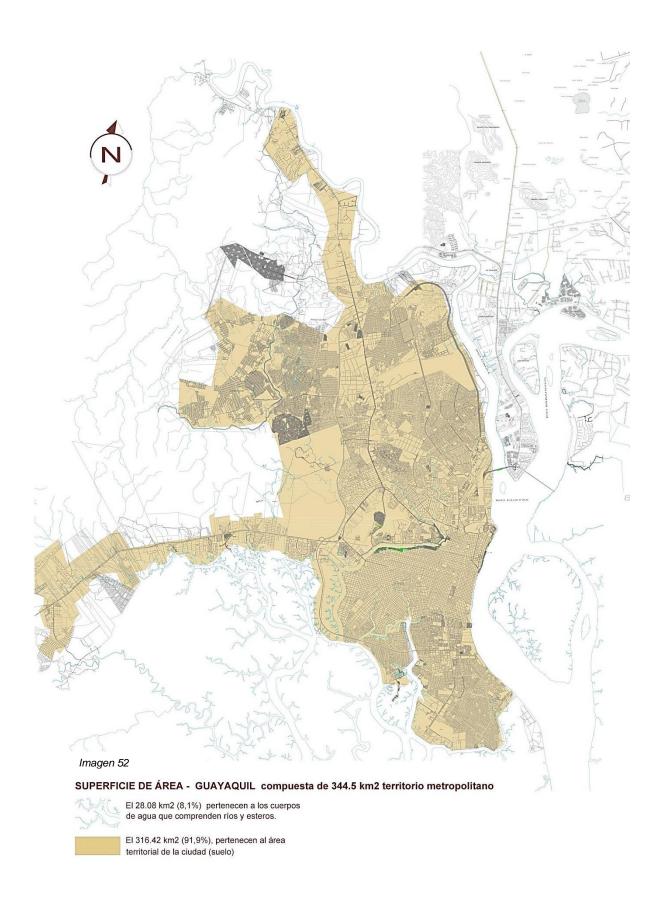
Guayaquil como ciudad latinoamericana, no estaba exenta de ser calificada como una ciudad en crisis en cuanto al espacio público.

Existen diversas opiniones en cuanto a los proyectos realizados en los últimos 15 años. por su concepción, forma y su funcionabilidad del espacio; pero no es el motivo de esta investigación, sino más bien, indicar que fue el desencadenante del proceso de regeneración urbana en Guayaquil, y sobre todo el incremento de los espacios públicos en una ciudad donde no se proyectaba espacios comunes y donde hasta hoy es muy notaria la segregación social.

Es por este motivo, que es preciso hacer un reconocimiento de estos espacios, de manera general para tener una idea de lo estudiado y propuesto.

43

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Ministerio del Ambiente del Ecuador- "Generación y restauración de áreas verdes para la ciudad de Guayaquil" pág. 7



## 2.1 Factores urbanos, sociales y culturales que influyen en el desarrollo del espacio público de Guayaquil.

Para comprender mejor el proceso del cambio, es necesario entender y explicar las actuaciones o proyectos más emblemáticos, pero previamente algunos de los factores que incidieron en este desarrollo urbano, cultural y social del espacio público en Guayaquil y que persiste hasta el día de hoy.

• Como primer punto y más importe es el crecimiento descontrolado de la ciudad, donde se produjo la formación de grandes aglomeraciones urbanas en las periferias que han transformado significativamente, el paisaje, los usos del suelo y formas de ver y vivir la ciudad.

"Índice de Pobreza. Según el censo de población y vivienda de 2010, del INEC, del total de hogares (591.852) registrados para la zona urbana de Guayaquil, el 41,72 % (246.939) corresponde a hogares con necesidades básicas insatisfechas." (Diario el Expreso "El 53 % del

área urbana de Guayaquil nació de invasiones" 25-05-2014)2

La percepción en zonas de la ciudad conocidas como invasiones o áreas informales (y las que considero, ocupan la mejor ubicación de la ciudad en rías y cerros), es la que incide en la decisión de invertir en espacios públicos de calidad, es decir, no existía administración pública o privada que tenga un interés en estos sectores. El resultado, "barrios olvidados", y por supuesto, la falta de la infraestructura y de los equipamientos necesarios fueron causas de un resentimiento social y de violencia en sus habitantes. <sup>3</sup>

Por otro lado, la población de clase media alta y alta, se aíslan a sectores privados y privilegiados fuera de la ciudad, contando con espacios de urbanizaciones y conjuntos residenciales

Viario el Expreso "El 53% del área urbana de Guayaquil nació de invasiones" 25-05-2014 http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota.aspx?idart=6271011 &idcat=19308&tipo=2

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Actualmente tanto las áreas marginales consolidadas como las no consolidadas forman parte de un programa de legalización de tierras que lleva adelante la administración municipal. (MIMG)

cerrados, edificios de oficina, clubes, escuelas, centros comerciales, espacios públicos etc. Están tan equipados que no necesitan entrar a la ciudad para satisfacer estas actividades.

Estos cambios dramáticos y de segregación produjeron una reconceptualización del centro y de los espacios públicos tradicionales de la ciudad, como el parque o plaza central, y han sido utilizados especialmente por los sectores populares, como lugar de trabajo y diversión.

Imagen 53

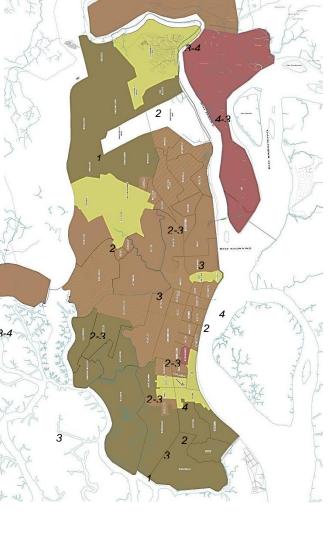
Nivel Socioeconómico Guayaquil

Clase muy baja

Clase baja

Clase media

Clase alta







Ciudad informal

Foto Aérea de los Barrios del Sur- Guayaquil Fuente: http://www.skyscrapercity.com/



Imagen 55



Clase baja

Barrio popular de la ciudad - Mapasingue Fuente: http://necatpace.org/mtphotos/gye019.jpg



Imagen 56



Clase media

Barrios de la ciudad

Foto Aérea Ciudadela Los Ceibos

Fuente:

 ${\it ttp://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=} 463327\&page=$ 

126&langid=5



Imagen 57



Clase alta

Ciudad Satélite

Foto Aérea urbanizaciones de Samborondón Fuente: http://www.skyscrapercity.com/





Imagen 58

Caos Vehicular Hora pico – centro de Guayaquil
Avenida Machala

Foto: https://lanacion.com.ec/?p=45096#

• La ciudad se expande físicamente, lo que ocasiona **problemas con la movilidad urbana** que desde hace mucho tiempo ha sido considerada como un desafío en la búsqueda de soluciones.

El sistema de transporte Urbano, está conformado por:

Las Cooperativas de buses que han sido la principal causa de congestionamiento vehicular, accidentes de tránsito, pésimo servicio, mal estado de las unidades y la falta de seguridad.

El sistema de La MetroVía<sup>4</sup>, fue una solución que se desarrolló en el año 2006 y que serviría de soporte a la ejecución de los servicios de movilidad pública, no obstante, según



Imagen 59

Sistema Integral de Transporte Masivo "MetroVía" Fuente: http://guayaquil.gob.ec/sites/default/files/metrovia\_1.JPG

El Telégrafo (2014) <sup>5</sup> no consigue satisfacer a la mayoría de usuarios que se movilizan en los buses articulados y alimentadores de las tres estaciones principales que componen el servicio.

Es hasta hace poco, que se considera la propuesta de carriles para bicicleta, pero aún no toma la fuerza, ni tiene la infraestructura para considerarse una alternativa de transporte, continua y segura, es más bien, como un sistema de recreación "Bicipaseo".

<sup>5</sup> Diario "El Telégrafo" MetroVía con problemas para abastecer rutas. Sección Sociedad (2014-03-16)

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> MetroVía (2007) Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil. http://www.metroviagye.com/start.htm (May 2007).

Imagen 60

Bosque de Manglar en Estero de Guayaquil Fuente: http://ecuadorforestal.org/wp-content/uploads/2010/07/manglar.jpg



• Guayaquil cuenta con un sistema hidrográfico, manglar, esteros y bosque seco, pero debido al desarrollo urbano y la toma de terrenos de manera ilegal se ha perdido gran parte de su ecosistema.

Los niveles de contaminación ambiental e Índice de áreas Verdes son críticos. El río Guayas y los esteros de la ciudad del oeste y sur estaban invadidos por edificaciones en terribles condiciones y que desechaban sus desperdicios directamente sobre el agua o se rellenaban con material precario, basura y desechos de construcción, por otro lado en los barrios planificados las aguas residuales estaban direccionados hacia las riberas sin ningún tipo de tratamiento. 6

Esto provocó que la ciudad diera la espalda al río Guayas y a los esteros perdiendo la relación directa y el aprovechamiento de este elemento natural.

Hace 50 años, el Estero Salado de Guayaquil, tenía una extensión que alcanzaba las 655 hectáreas de agua y bosques de manglar.<sup>7</sup>, en la actualidad, según estudios realizados por el Ministerio del Ambiente en el año 2013, el total del ecosistema de riveras de manglar que sobrevive en la ciudad, en las últimas cuatro décadas, es de 31 km.<sup>8</sup>

• El crecimiento expansivo de la ciudad tiene consecuencias graves ambientales. Las áreas naturales como los cerros, fueron invadidos y algunos en el norte fueron dinamitados, para instaurar suelos planos para la creación de urbanizaciones, suscitando un cambio decisivo en las áreas verdes de la ciudad. Los sectores con mayor densidad poblacional, presentan una menor densidad de áreas verdes.

<sup>7</sup> Pablo Miño - Manglares de Guayaquil.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Universidad Agraria del Ecuador - "Factores que contaminan el Estero Salado de la ciudad de Guayaquil" págs. 6,7-22,23

Ministerio del Ambiente del Ecuador – "Áreas Protegidas" http://areasprotegidas.ambiente.gob.ec/es/areasprotegidas/reserva-de-producci%C3%B3nfaun%C3%ADstica-

Imagen 61

Tala y reubicación en zonas periféricas de 44 árboles de la ciudadela Atarazana – Guayaquil Diario el comercio (Dic 2015)



Guayaquil padece de un alto déficit de áreas verdes, existen en la actualidad 1.13 metros cuadrados de área verde<sup>9</sup> (img.61a) cuando la OMS sugiere 9m2, sin embargo, bajo este contexto la Municipalidad ha optado por:

- Fomentar la siembra de especies que generan poca oxigenación, principalmente palmeras en las zonas renovadas y parterres de las avenidas intervenidas.
- Implantar jardines decorativos que son cuidadosamente vigilados.
- Talar las zonas arbóreas hacia donde se extiende la regeneración.
- Reubicar árboles que se encuentran dentro de la ciudad en zonas periféricas.

El arquitecto Cesar Haro asegura que "la falta de espacios verdes no solo tienen que ver con la cantidad sino también en calidad... en la zona formal, se ha establecido algo de área verde, a

diferencia del sector informal de las invasiones donde no se ha previsto ningún espacio verde<sup>10</sup>

Las superficies duras de hormigón, asfalto y impermeables otros pavimentos elementos que representan a la ciudad, obstaculizando el ciclo del agua, deteriorando las capas subterráneas del suelo e impidiendo el crecimiento normal de la cobertura arbórea, consecuentemente existe un alto nivel de radiación y reflexión, lo que ha generado un aumento en la temperatura de la ciudad.: La media de la temperatura en Guayaquil ha subido 3ºC en los últimos años. Según Rosa Rada, profesora de urbanismo en la UCSG, "Si el crecimiento se mantiene, en el 2021 tendremos 36 °C de media".

Bosque Seco Tropical" Diario el Universo http://especiales.eluniverso.com/otroguayaquil/guayaquil-unaciudad-de-cemento-que-desplazo-al-bosque-seco-tropical/

<sup>10 &</sup>quot;Guayaquil, una ciudad de cemento que desplazó al

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Fuente Instituto Nacional Estadísticas y Censos 2010 (INEC) "Presentación del Índice Verde Urbano" pág.10

Imagen 62

Ubicación de mall's y centros comerciales de Guayaquil Fuente:

https://www.google.es/maps/search/Guayaguil,++mall/@-2.1835969,-79.9233833,13z



En cuanto a lo cultural y social, se piensa que espacios púbicos son los centros comerciales y representan hasta el día de hoy el punto de encuentro principal de los habitantes guayaquileños.

En las últimas tres décadas el crecimiento de la cifra de centros comerciales ha sido exponencial. Desde el primero que surgió en Guayaquil, el Policentro, en 1979, ahora suman al menos 45 en la ciudad y cantones cercanos como Samborondón, y vía a Daule. Además de otros 10 en construcción. Diario El Universo (2011)<sup>11</sup>

En parte se debe a la percepción de seguridad que se tiene de estos lugares, las condiciones de infraestructura, sistema de climatización e higiene, lo que fomenta el uso de estos espacios para la sociabilidad, siendo más acogidos este tipo de edificaciones que el de un espacio abierto.12



Imagen 63

C.C. El Fortín

Centros comerciales de Guayaquil Fuente: http://guayacoalpaso.com/a-donde-quieres-

ir/centros-comerciales/

http://www.eluniverso.com/2011/11/18/1/1356/malls-plazasya-suman-45-guayaquil-sus-alrededores.html <sup>12</sup> Florencia Quesada Avendaño "Imaginarios urbanos,

Rev. Pensar Iberoamérica No.8 abril -junio 2006







 $<sup>^{11}</sup>$  Malls y Plazas ya suman 45 en Guayaquil y sus alrededores.

espacio público y ciudad en América Latina",

### 2.2. Guayaquil se proyecta al nuevo siglo con espacios públicos

Guayaquil, además de calles, pequeñas plazas y parques posee espacios urbanos que son más influyentes para la instauración del espacio público: EL FRENTE DE AGUA. Como se había mencionado, está rodeada de brazos de mar, el Estero Salado y el Río Guayas que han tenido diferentes manifestaciones, dependiendo principalmente del lugar en que se ubiquen. Y PARQUES Y PLAZAS.

#### 2.2.1 Frente al Agua

Entre los casos más notables de Espacio Público en Guayaquil Frente al Agua están:

En el Centro: con el Malecón 2000 y el Malecón del Salado, como parte del centro administrativo, bancario y de turismo.

En el Sur: con pequeñas intervenciones en barrios marginales como Viernes Santo y La Playita del Guasmo, Isla Trinitaria.

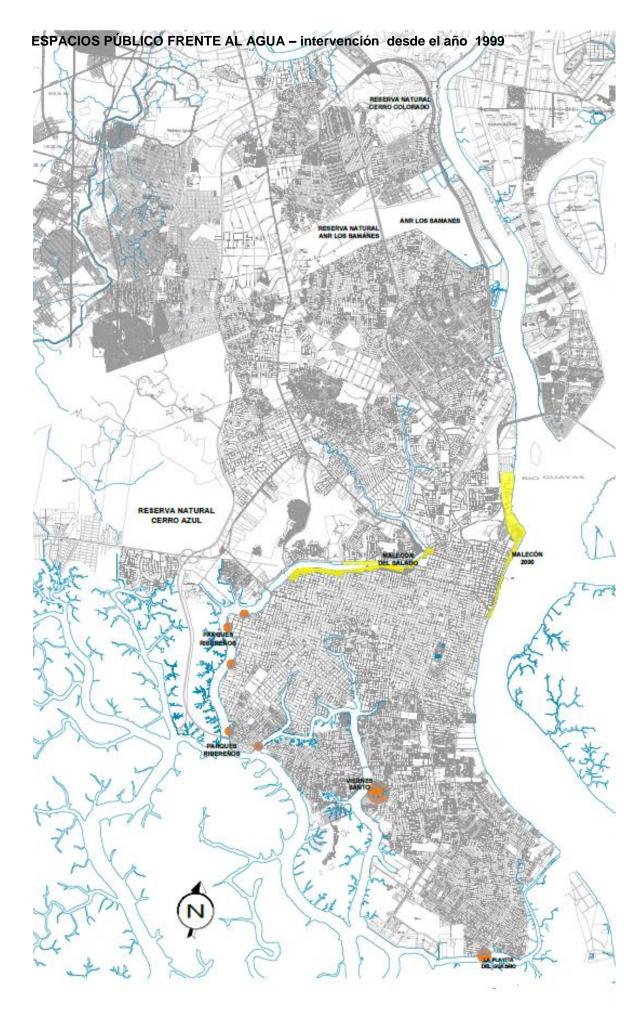


Vista hacia la Rotonda del Malecón Simón Bolívar (sentido norte – sur)

Fuente: Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil Antiguo año 1940



Vista del Malecón Simón Bolívar (sentido Sur- Norte) Fuente: Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil Antiguo año 1940





#### Centro:

Uno de los elementos principales y más importantes para la ciudad, siempre fue el Malecón de Guayaquil, espacio público emblemático donde se desarrollaron la mayor parte de las actividades de la ciudad: comercio, puerto, mercado, punto de encuentro, y es aquí donde se inicia el cambio, sin embargo hubo un tiempo en el que fue olvidado.

Según Daniel Wong (2005)<sup>13</sup>, el proyecto urbano de la "Calle Orilla", nombre original del hasta entonces "Malecón Simón Bolívar", siempre estuvo presente desde inicios del Siglo XIX. En 1910 el Sr. Lautaro Aspiazu junto con un grupo de Ecuatorianos estaban interesados en mejorar la situación urbana de Guayaquil, solicitando que, además de la obra de dotación de agua potable y construcción de la Casa Municipal y el nuevo mercado, se haga el ensanche del malecón, pero por problemas de tipo legal no se pudo ejecutar esta obra.

A partir de 1931 se construye el "Paseo de las Colonias", donde se implementa en el malecón un conjunto de fuentes luminosas, esculturas y rediseño de áreas verdes; en 1937 se realizaron trabajos de ampliación del malecón y en 1938 el Hemiciclo de la Rotonda (homenaje al encuentro entre San Martín y Bolívar, en 1820), uno de los hitos principales de la ciudad hasta el día de hoy.

En 1963 se construye al sur de Guayaquil el Puerto Marítimo, lo que provoca un abandono administrativo del malecón, a partir de este año, comienza un proceso de degeneración, considerándolo como zona roja por su inseguridad.

El ordenamiento del espacio físico siempre fue grave problema en Guayaquil, la informalidad se había tomado los parques, plazas, avenidas, las aceras, y junto al comerciante informal, la delincuencia, basura, drogas etc. sin ningún tipo de control por parte de los agentes del orden, la ciudad era un caos.

Daniel Wong, "Del Caos al Orden- Guayaquil y su desarrollo urbano actual" pág. 183

Imagen 67

Torre Morisca - Malecón Simón Bolívar años 80's Fuente: Archivo Histórico el Guayas - Guayaquil Antiguo año 1980



En las últimas dos décadas (1992-2012) se pueden observar un conjunto de tendencias y hechos en el proceso transformación que comienza con la administración municipal a cargo del Ingeniero León Febres — Cordero, quien como alcalde de Guayaquil (1996-2000), comienza el proceso de regeneración urbana de la ciudad e instaura un nuevo modelo de gestión pública, realizando obras tales como: Infraestructura vial, pasos a desnivel, túneles, ampliaciones de vías, mejoramiento de calles.

Se creó el departamento de áreas verdes que se encargó de rediseñar y reconstruir los parques existentes, los que una vez concluidos pasarían a manos del sector privado para su mantenimiento; este fue el inicio de la alianza pública privada, que más tarde sería de gran beneficio para los proyectos de mayor importancia de la ciudad. Daniel Wong (2005)

En 1996 se busca revalorizar a Guayaquil como ciudad y rescatar su deteriorado centro comercial y bancario. Surge como una iniciativa de la banca privada invitar a la *Universidad Oxford Brookes de Inglaterra* a quien asigna la

elaboración del anteproyecto urbanístico para el Malecón 2000. 14

Gabriela Navas (2012)<sup>15</sup> La propuesta es presentada y acogida por el Alcalde León Febres Cordero, como el proyecto activador de la regeneración urbana, que responde a las nuevas estrategias de gobierno local representativas en la región latinoamericana, basadas en intervenciones urbanas que impacten en la estructura económica del territorio a través de la recuperación del centro de la ciudad.

En enero de 1997 se constituye la Fundación Malecón 2000, entidad de derecho privado conformada por las instituciones públicas y privadas más representativas de la ciudad, con el objeto de planificar, desarrollar, construir, administrar, financiar y mantener el malecón y otras áreas de la ciudad. La entidad sería presidida por el Alcalde de Guayaquil que para el

Fundación Malecón 2000 -

http://www.malecon2000.org/web/?page\_id=6

Gabriela Navas "Malecón 2000 - El inicio de la regeneración urbana en Guayaquil:- Un enfoque proyectual", pág. 20



Imagen 68

Esquema de organización del Malecón 2000

Fuente: http://urvia.blogspot.com.es/2010/08/malecon-2000-diseno-urbanistico-1998\_31.html

Alina Delgado (2011) La Regeneración Urbana se fundamenta bajo la premisa de que "La infraestructura física es el medio para alcanzar objetivos como el desarrollo humano de los habitantes del sector, desarrollo económico del centro de la ciudad, y el respeto y mantenimiento de los recursos ambientales existentes." La administración cuenta con los recursos y el apoyo de la gente. <sup>16</sup>

MALECÓN 2000

Inicio del proyecto año 1996 Fin del proyecto año 2002 Inversión: US\$ 75 -100 millones

El Malecón 2000, localizado en el centro de la ciudad de Guayaquil, se desarrolla sobre una extensión de 2.5 km de largo con una superficie aproximada de 20 ha, desde el barrio Las Peñas por el norte hasta la calle Cuenca por el sur.

El nuevo diseño se asienta sobre las antiguas instalaciones del Malecón Simón Bolívar y se sobrepone o gana al rio por medio de plataformas. A nivel territorial: aun sabiendo que el proyecto debía propiciar la regeneración urbana del centro, se limitó su territorio hasta el bordillo este de la Av. Simón Bolívar. <sup>17</sup>

Se buscó dar variedad al largo recorrido de 2,500 metros definiendo zonas con diferentes caracteres, formas y funciones. Estas fueron concebidas en torno a facilidades ya existentes en los alrededores las cuales fueron potenciadas o minimizadas según una evaluación realizada. Así cada zona contiene funciones tipo ancla y facilidades complementarias que podemos describir de la siguiente manera:

<sup>17</sup> Carbajal, N., Fernández-Dávila, T., Florez, R. and Zubiate, M. (2003) "Regeneración Urbana en Guayaquil" In: Medio de Construcción, Informe Especial, Nº 173/174, Febrero/Marzo

2003

56

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Delgado, A. Guayaquil. J. Cities (2011), doi: 10.1016/j.cities.2011.11.001

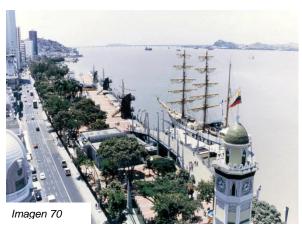
El Sector Norte, (6 Has.) área cultural y de recreación. Colinda con el histórico y tugurizado Barrio Las Peñas. Las intervenciones han recuperado valor al barrio e impulsado su regeneración. Contiene básicamente al nuevo Museo de Antropología y Arte Contemporáneo del Ecuador (MAAC) y una extensa área Jardín botánico con la flora de toda la costa Ecuatoriana. También alberga facilidades urbanas tales como un restaurante, paseos, esteros artificiales, embarcaderos y cerca de 700 estacionamientos. (img. 69)

Imagen 69

SECTOR NORTE - Vista Aérea del Malecón 2000 Fuente: https://plus.google.com/photos/112082447472965702317/

album/5057559613805180849/5057559742654199794

El Sector Centro, (3 Has.) concebido y usado como Plaza Cívica de la Ciudad ya que está ubicado frente a la Municipalidad y a la Gobernación del Guayas, las intervenciones enmarcan el monumento más simbólico de Guayaquil: la Rotonda y la histórica Torre Morisca del Reloi ambos debidamente restaurados; se complementa en sus espacios públicos pequeños anfiteatros con presentación de espectáculos al aire libre, salas de exposiciones y 150 estacionamientos techados. (img. 70)



SECTOR CENTRO - Vista Aérea del Malecón 2000 Fuente:

https://plus.google.com/photos/112082447472965702317/ album/5057559613805180849/5057559742654199794

El Sector Sur, (5 Has), desarrollado alrededor de lo que fuera un mercado informal altamente contaminante. Las funciones principales son un Centro Comercial constituido por cuatro Galerías (de 250 locales) que incluye en su terraza de un conjunto de restaurantes con vista al río como también un importante Centro de Eventos albergado en el antiguo Mercado integralmente restaurado. Se complementa con actividades recreativas tales como embarcadero público, laguna para botes, paseos, área de juegos infantiles, La Plaza Olmedo rediseñada, un Centro Artesanal, Flores y 400 estacionamientos techados. 18 (img. 71 - 71a



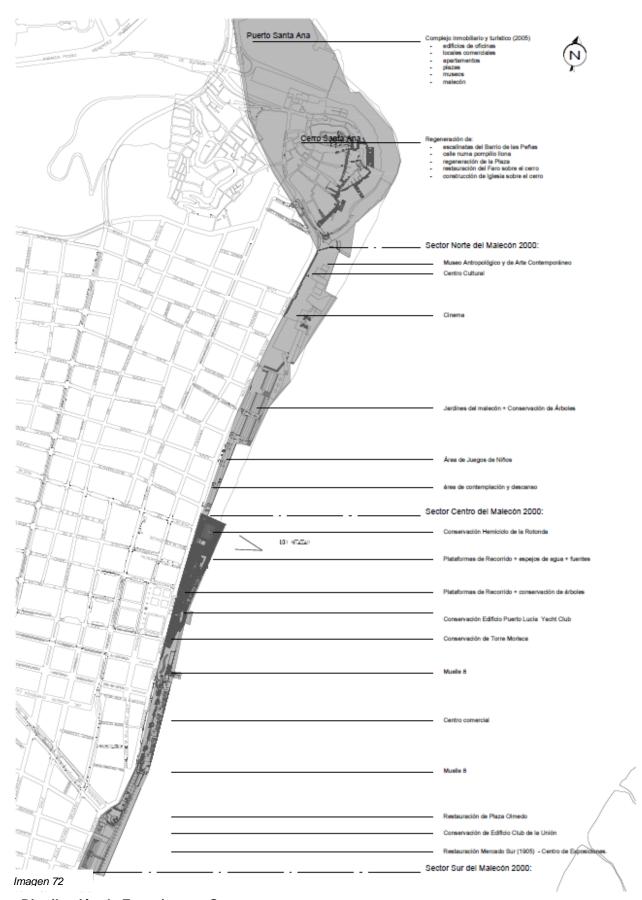
Imagen 71
SECTOR SUR - Vista Aérea del Malecón 2000
Fuente:

https://plus.google.com/photos/112082447472965702317 /album/5057559613805180849/5057559742654199794



Imagen 71a
Vista Aérea del Malecón 2000 de Sur a Norte
Fuente:
http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=125055
325

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Delgado, A. Guayaquil. J. Cities (2011), doi: 10.1016/j.cities.2011.11.001



Distribución de Espacios por Sectores

Malecón 2000

Imagen 73

Foto:

Guayaquil - American Park 1930

Fuente:

http://www.skyscrapercity.com/sho wthread.php?t=627096&page=35& langid=5



#### • ALECÓN DEL ESTERO SALADO

Inicio del proyecto año 2003

El proyecto es parte del Plan de Regeneración Urbana, el objetivo llamar la atención de los ciudadanos con miras a la consciencia del valor de estero dentro de la vida de la ciudad y como tal se entiende como una acción más a mejorar la calidad de vida de la ciudad, y en este caso especialmente a la comunidad del Sector. Apunta a recuperar la relación "ciudad-estero", rememorando a los antiguos Baños del Salado y el American Park (img.73). Revista Trama (2006)

Se intenta convertir en un punto de impacto positivo para los barrios aledaños, empezando por la regeneración del parque de Ciudadela Ferroviaria (img. 75) y su borde con un área de 2.334 m2

El proyecto Malecón el Salado, inicia su desarrollo en el antiguo parque Guayaquil que se

convierte en la puerta de ingreso principal al Malecón del Salado y toma el nombre de Plaza Rodolfo Baquerizo Moreno, la primera etapa del Malecón (área de 17.300m2), con una arquitectura análoga a la usada en el Malecón 2000. (img. 74)

Se disminuye el impacto visual y físico por medio del puente peatonal, evitando la desconexión que se produce por una de las principales vías vehiculares de la ciudad. Continúa al otro lado del puente con Paseo de los Escritores, Plaza de la Salud, Plaza de Marisco y una gran plaza en forma de guitarra, demonizada Plaza de la Música, que contempla fuentes de agua, pérgolas áreas de comidas y juegos infantiles y un atrio que sirve de escenario para presentaciones musicales públicas en la zona. José Núñez (2011)<sup>20</sup>

Actualmente el Malecón del Salado abarca 6.800 metros aproximadamente de la ribera del estero Salado comprende la intervención urbana de

Arq. José Núñez, Reordenamiento, Recuperación e Intervención en las riberas del Estero Salado, MIMG. http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/15804

Revista Trama No. 97 – "Proyecto Malecón del Estero Salado" edición noviembre/diciembre http://archivo.trama.ec/espanol/revistas/articuloCompleto.php?idRevista=27&numeroRevista=97&articuloId=315



Este a Oeste, cada sección, separada por medio puentes vehiculares existentes y la de construcción de un puente peatonal de zigzag

que mantiene la conexión por medio del estero.

Imagen 75

Vista Aérea Malecón del Salado, plaza Rodolfo Baquerizo, parque de la Ferroviaria

http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1677900& page=3

Vista Aérea Malecón del Salado Av. 9 de Octubre vía de conexión Malecón del Salado -

Malecón 2000 Fuente:

http://turismo.guayaquil.gob.ec/es/malecones/maleconesurbanos/circuito-del-estero-salado





Recuperación del Estero Salado - reconexión hombre estero

Fuente:http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t =1677900&nage=3



"Para reducir la contaminación del estero se construirán parques lineales o cinturones de seguridad en los márgenes"

Ministerio de Desarrollo Urbano y de Vivienda



Vista aérea Parques lineales y recuperación del estero http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1677900&page=3



Foto de Paseo y ciclovía sobre el estero

Sobre el lado oeste, se planteó el reto de recuperación del borde en un sector que se había consolidado a través de los años como áreas ganadas al estero, donde las viviendas precarias en algunos casos vivían en palafitos, sin contar con ningún tipo de infraestructura básica, aumentando la contaminación del estero tanto por la descarga de efluentes como de basura.

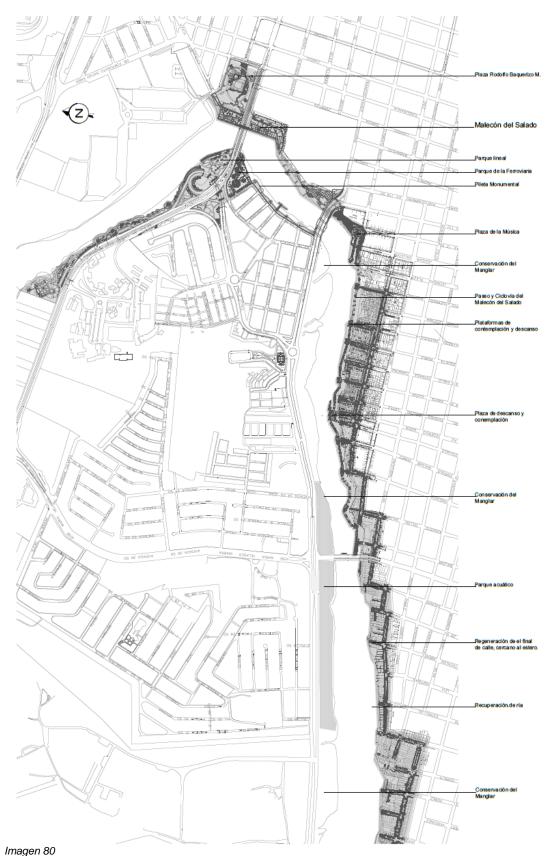


Foto de las viviendas mejoradas sobre el estero.

Es así que se retiraron algunas de las casas sobre el estero, y conllevó a la realización de una obra de "regeneración urbana popular" donde se reconstruyeron las fachadas de las casas (img.79) y se adoquinaron veredas y calzadas con bordillos, se mejoró la infraestructura para evitar desagües directos en la primera manzana o cuadra colindante al brazo del estero. José Núñez (2011) <sup>21</sup>

62

Arq. José Núñez, Reordenamiento, Recuperación e Intervención en las riberas del Estero Salado, MIMG. http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/15804



Distribución de Espacios por Sectores Malecón del Salado

Imagen 81
Sectores marginales del Sur de la ciudad intervención en los bordes de agua



Tramo1

#### En el sur

Como ya ha sido mencionado en la introducción y el capítulo, Guayaquil ha sido parte de procesos de abandono administrativo, concentración demográfica, pobreza extrema y fragmentación urbana.

Este tipo de asentamientos, en la ciudad constituyen las llamadas "invasiones o barrios marginales", áreas sin planificación urbana y con escases de espacios públicos.

Sin embargo, en los últimos años el Gobierno y la Municipalidad han estado interviniendo en estos sectores por medio de áreas verdes, parques lineales (Gobierno) y Parques Acuáticos (Municipio) con el afán de recuperar el estero, rescatar áreas existentes en las zonas urbanomarginales y mejorar la calidad de vida de los habitantes de este sector cambiando la perspectiva no solo física sino socio cultural, ofreciendo espacios de contemplación y de recreación para niños y adultos. (Img.81)

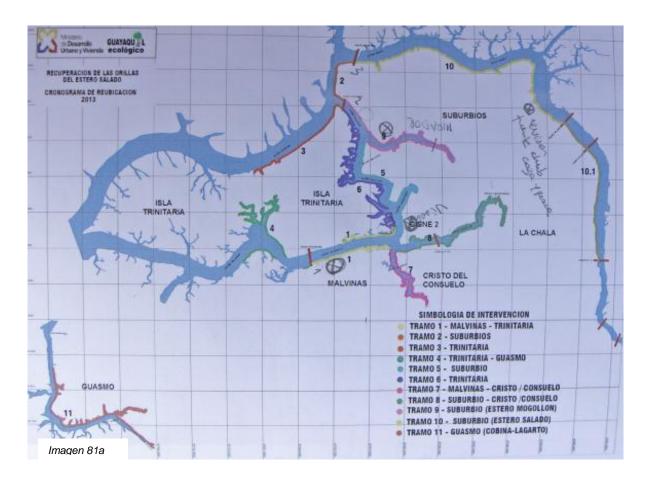
En el caso del Gobierno cuenta con un plan de recuperación de las orillas del Estero Salado, donde se implantan áreas para juegos de niños, juegos bio\_saludables para adultos, plazas, y áreas verdes con árboles nativos interviniendo en tramos como: (Img. 81a) <sup>22</sup>

Malvinas - Trinitaria

Traine i	Marvinao minana
Tramos 2	Suburbios
Tramo 3	Isla Trinitaria
Tramo 4	Isla Trinitaria – Guasmo
Tramo 5	Suburbio
Tramo 6	Trinitaria
Tramo 7	Malvinas-Cristo del Consuelo
Tramo 8	Suburbio-Cristo del Consuelo
Tramo 9	Suburbio-Estero Mogollón
Tramo 10	Suburbio-Estero Salado
Tramo 11	Guasmo-Cobina Lagarto

<sup>22</sup> ANDES – Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica

do, 9



Esquema de Intervención Gubernamental – Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) - Área Sur de Guayaquil (2013)

Fuente: ANDES – Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica http://www.andes.info.ec/es/noticias/guayaquil-tendra-parque-lineal-mas-grande-mundo.html



Isla Trinitaria antes de la intervención Fotos Diario El Universo



Isla Trinitaria Tramos intervención - Recuperación de las Orillas del Estero

Fuente: http://www.ambiente.gob.ec/guayaquil-ecologico/

Imagen 84

Emplazamiento Viernes Santo



En el caso Municipal, los proyectos son más de carácter recreativo, creando parques acuáticos y disponiéndolos de canchas deportivas y áreas comerciales.

#### Viernes Santo

Ubicado al sur de la ciudad, sobre el canal del Estero Mogollón, cuya ribera estaban ocupadas por asentamientos informales de viviendas tipo palafitos, bajo condiciones precarias y de insalubridad. Existía la demanda de espacios recreativos y de prevención de inundaciones del sector, se tomó la decisión de recuperar el cuerpo de agua y las riberas del estero calificada como Zona protegida. El proyecto se distribuyó en una extensión de: 10 has de cuerpo de agua, 3 has de manglares y 4 has para un centro recreacional. <sup>23</sup>



Viernes Santo – antes de regeneración



Viernes Santo - después de regeneración



Centro Recreacional – parque acuático para niños. Imagen 84a

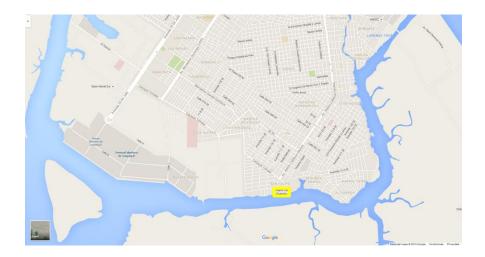
#### Fuente:

http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/15804

Arq. José Núñez, Reordenamiento, Recuperación e Intervención en las riberas del Estero Salado, MIMG. http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/15804

Imagen 85

Emplazamiento Playita del Guasmo Fuente: Google man



#### • La Playita del Guasmo

Se encuentra en el sur de Guayaquil y en la ribera norte del Estero Cobina; abarca la rehabilitación de 4000 m2 de playas y 3500m2 de infraestructura, un malecón de 270 m. Costo de la Obra USD \$1'1 millones

El objetivo de este proyecto es crear un balneario popular, mejorando la ribera y ofreciendo un espacio de esparcimiento para los moradores que no contaban con tal área "Se tomó en consideración el aspecto social del sector para proyecto bajo hacer un de costo mantenimiento y con la consideración de que están expuestos al vandalismo, y al desgaste acelerado por la sobrecarga de visitantes, condiciones climáticas, salinidad ambiental etc... Douglas Greher (2004).<sup>24</sup> Se implementaron Áreas verdes (árboles), mobiliario urbano, área comercial en una plataforma de borde y un mirador embarcadero. Recuperación de la playa con materiales naturales, arena fina y canto rodado.

Centro de Recreación la Playita- Douglas Dreher Arquitectos http://www.douglasdreher.com/proyectos/la-playita.aspp



La Playita del Guasmo – antes de regeneración Fuente Martín Herrera diario el Universo 2003



Vista aérea del proyecto



Interrelación con el estero Foto: Artículo Arq. Douglas Dreher

#### 2.2.2. Parques, plazas y áreas Verdes

Como señala Rodríguez Avial (1982)<sup>25</sup> "Los parques y jardines de las nuevas concepciones compositivas de la ciudad, no pueden analizarse como elementos independientes, ya que su consideración debe tener en cuenta no sólo el cambio producido en la escala urbana, sino también el carácter de aquellos que consideran a la ciudad como un conjunto de elementos y funciones entrelazados"

El déficit de espacios verdes públicos constituye una de las principales problemáticas de Guayaquil. Una ciudad que no puede ofrecer a sus ciudadanos suficiente cantidad de espacios verdes, de acceso público y distribución homogénea, proporcional al número de habitantes, ejerce una enorme presión adicional sobre los espacios verdes existentes, sobre su entorno periurbano y sobre el ambiente.

En general, cuando estos espacios fueron creados, estaban dirigidos a un radio de usuarios

determinado y con expectativas de uso específicas. Al aumentar la densidad urbana, desborda su capacidad de carga y requiere la generación de nuevos.

Los parques urbanos que tenía Guayaquil en el siglo XX, en su estructura urbana eran pequeños y con área verde reducida. Los más representativos que se formaron junto con la ciudad se encuentran en el centro: El Parque Centenario de Guayaquil, El Parque Seminario, El Parque Forestal, Parque La Victoria, espacios que hasta ese entonces eran usados para el comercio informal y la delincuencia.

En áreas planificadas del norte y del sur de la ciudad, se implantaron pequeños parques conocidos como "parques de barrio", que en algunos casos, estas áreas con el pasar el tiempo y por falta de mantenimiento e interés se convertían en vacíos urbanos, en espacios sin función y sin uso, dejando de ser espacios convocantes y dinamizadores de actividad urbana para convertirse en focos de degradación e inseguridad

Rodríguez Avial, L Zonas verdes y espacios libres de las ciudades I.E.A.L., Madrid 1982

.Las zonas no planificadas, carecían de estos espacios de esparcimiento, pero los mismos habitantes adoptaron terrenos abandonados sin ningún tipo de instalación como un espacio de encuentro o para el deporte.

Con la regeneración y el nuevo planteamiento de rescate de áreas verdes, tanto Municipal como Gubernamental, se recuperaron los parques de barrio e intervinieron en áreas abandonadas que luego serían transformadas en espacios de recreación y esparcimiento de importancia para la ciudad, tal es el caso en el norte: el Parque Lineal de la Kennedy y Parque lineal del Estero Salado. En el sur, el parque Forestal restaurado en el año 2002, vuelve a ser el punto de atracción cultural. <sup>26</sup>

En el año 2011 se presenta el concepto del parque Samanes con 852 Has, como una estrategia para recuperar el porcentaje de áreas verdes en la ciudad de Guayaquil, alcanzar una media de casi 5 m2/hab de áreas verdes y recreativas. La degradación urbanística y la

usencia de espacios verdes en Guayaquil motivaron la construcción de un gran parque urbano, inaugurado en el año 2013 – un espacio concebido como área de recreo y contemplación de la naturaleza, dotado además de un elevado carácter didáctico. El diseño ha conseguido una integración multifuncional sin concentrar los distintos equipamientos. Ecosistemas naturales, jardines temáticos, instalaciones deportivas se agrupan en este parque q influye positivamente. MIDUVI (2013)<sup>27</sup>.

Un cambio drástico que está fomentando en la ciudadanía, carente de espacios verdes, un despertar en el interés de las áreas abiertas, el respeto a lo natural, la apropiación del espacio valorando las condicionantes térmicas, el paisaje urbano, percepción de seguridad y la calidad del aire.

<sup>27</sup> MIDUV – Guayaquil Ecológico "Generación y Restauración de Áreas Verdes para la Ciudad de Guayaquil" (2013)

69

-

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Castro Pita, Pársival; Paredes Cazar, Aurelio (2014). Guayaquil es mi destino para disfrutar su naturaleza. (2014) pág. 29

#### Parques Urbanos Representativos de la ciudad al Norte y al Sur



Imagen 88

Al Norte - Vista aérea del avance de la obra de 860 hectáreas del Parque Samanes (2013)

Foto: Douglas Armijos/Andes fuente.http://www.andes.info.ec/es/fotografia/parquesamanes.html

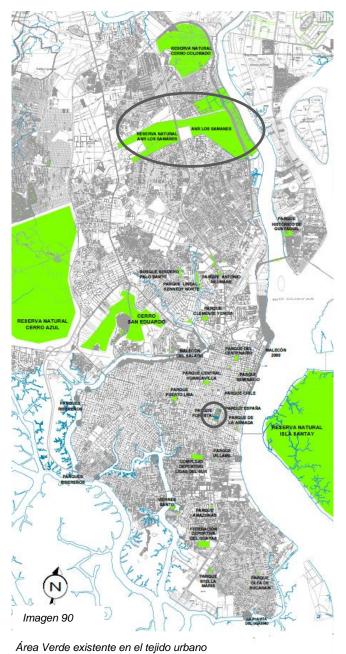


Imagen 89

Al Sur - Vista aérea del Parque Forestal 10 hectáreas.

#### Fuente:

http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=1250 55325



### Cuadro de Función de los Parques de Guayaquil.

A continuación los casos más notables y función de los Parques y áreas verdes en el tejido urbano de Guayaquil.

	PARQUES	Superficie	NATURAL	URBANO	AMBIENTAL	RECREACIÓN /ESPARCIMIENTO	ESTÉTICO	EDUCATIVO	HIGIÉNICO /SANITARIO
NORTE	Bosque Protector Cerro Colorado	325.43 has							
	Área Nacional de Recreación Los Samanes y Reserva Natural	526,23 has							
	Parque líneal Kennedy Norte	800 ml							
	Bosque sendero Palo Santo	3,27 Has							
	Parque Clemente Yerovi	4,34 Has							
	Parque Antonio Neumane	1,62 Has							
CENTRO	Parque lineal del Estero Salado	1200 ml							
	Parque del Centenario	3,2 Has							
	Parque Victoria	0,6 Has							
	Parque Seminario (Simón Bolivar)	0,6 has							
	Parque Central Huancavilca	3,45 Has							
	Parque puerto lisa	3,6 Has							
	Parque chile	1722 m2							
	Parque España	4192m2							
SUR	Parque Forestal	10 Has							
	Parque de la Armanda	1,87 Has							
	Parque Villamil	0,6 has							
	Complejo Deportivo Ligas del Sur	8,96 Has							
	Parque Amazonas	0,6 has							
	Reserva Manglar Viernes Santo	9,5 has							
	Federación Deportiva del Guayas	9,9 Has							
	Parque Stella Maris	3,4 has							
	Parque Olfa Bucaram	0,8Has							

# 2.3 Fragmentación provocada por la trama urbana de Guayaquil.

La nueva tipología de la trama urbana de Guayaquil, se basa en una larga columna vertebral (vía principal de transporte motorizado), donde a sus costados se desarrollan urbanizaciones residenciales. asentamientos centros comerciales, parques oficinas que no tienen comunicación entre ellos ni usos de suelo diversos en su interior, el escenario actual se caracteriza por una falta de calidad y confort urbano muy relevante, consecuencia directa de la fragmentación espacial. la movilidad motorizada protagonista absoluto de las calles y la carencia de el espacio público; un entorno, donde el ciudadano deja de ocupar la calle y su espacio queda restringido a su mínima expresión.

Específicamente, los espacios públicos son los principales afectados de este proceso, debido al temor que generan y por ende a su abandono y privatización. Lamentablemente, en el discurso ciudadano esta agorafobia está presente de forma casi completa en la población. Las

respuestas son variadas de acuerdo principalmente a los estratos socioeconómicos; así, los más altos recurren a los centros comerciales como nuevos espacios públicos, mientras que los más pobres se recluyen en el espacio del hogar. <sup>28</sup>

El Proyecto Malecón 2000 y los proyectos mencionados son el medio que brinda a la ciudad no sólo un espacio urbano, sino un cambió en la visión social y cultural de los ciudadanos, volviendo los ojos al río, disfrutando de los espacios abiertos en un clima como el de Guayaquil. Y aunque las reformas urbanísticas, en el caso de los malecones, se enmarcan como gran potencial urbano-arquitectónico y con la genial idea de la recuperación de los elementos naturales, sucumbe al error en la separación de sectores, es decir, es notoria la alteración de la estética y el tratar de enmascarar la realidad de las condiciones de informalidad de la ciudad priman niveles donde además los de inseguridad, estos espacios tienden a encerrarse

72

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> Lucía Dammert., ¿Ciudad sin ciudadanos' Fragmentación, segregación y temor en Santiago, (2004)

tras rejas o muros, que los divide y que los desarticula del resto de la ciudad. En el caso de los proyectos del sur, es aplaudible la recuperación del estero pero no hay un punto de conexión con el tejido urbano.

Lo mismo ocurre con los parques creados dentro de la ciudad, son elementos individuales que no muchos ciudadanos tiene el privilegio de dar uso, ya sea por distancia o por carencia del mismo.

El espacio público creado deberá recobrar su lugar en la estructura de la ciudad y más ahora que se ha desarrollado de manera continua recuperando elementos de gran importancia (Río Guayas, Esteros, áreas verdes y de reserva pero no deberían ser reconocidos por su individualismo protagónico sino como el punto de conexión con los otros espacios. (img.91)

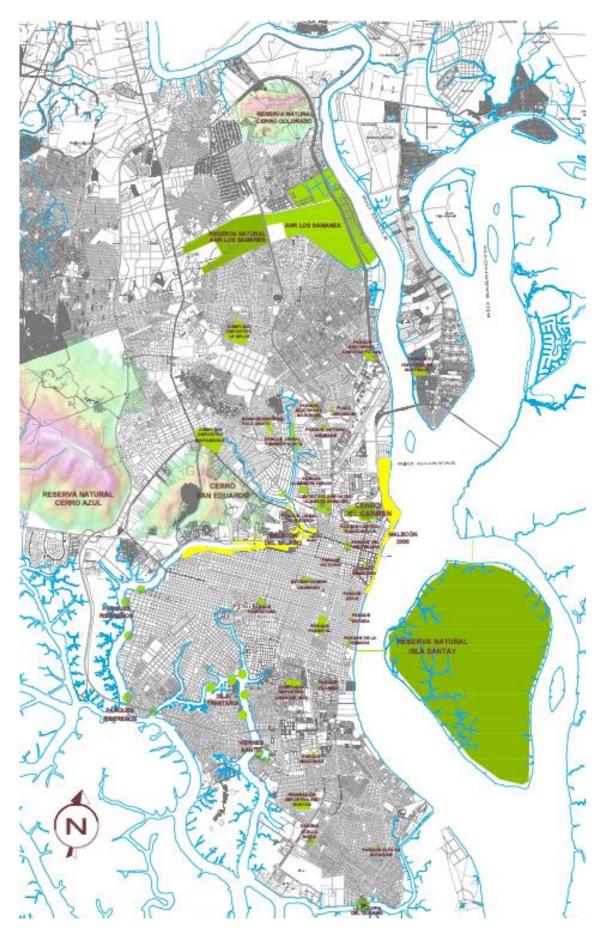


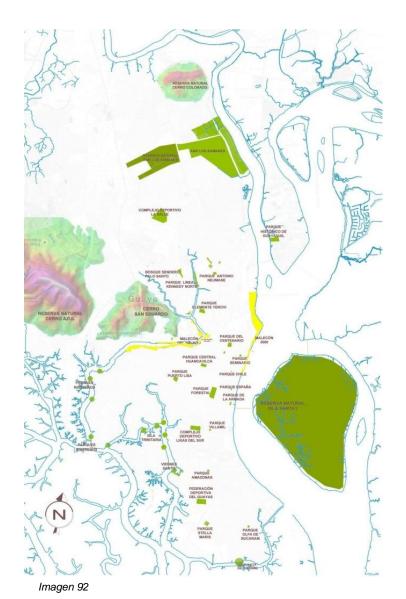
Imagen 91 Espacios Públicos y áreas verdes de Guayaquil

# 2.3.1 Guayaquil con déficit de Áreas Verdes y Espacio Público.

Los espacios libres, que posee Guayaquil, son en general escasos y no alcanzan a configurar una malla estructurante legible.

A escala urbana, en el centro los espacios libres que se destaca son el Malecón 2000 y Malecón del Salado que funcionan como lugar de encuentro de múltiples usos y funciones, pero en general, la ciudad adolece de espacios libres adecuados que contribuyan a estructurarla; a escala urbana son pocos los espacios y con escasa definición; a escala sectorial son inexistentes.

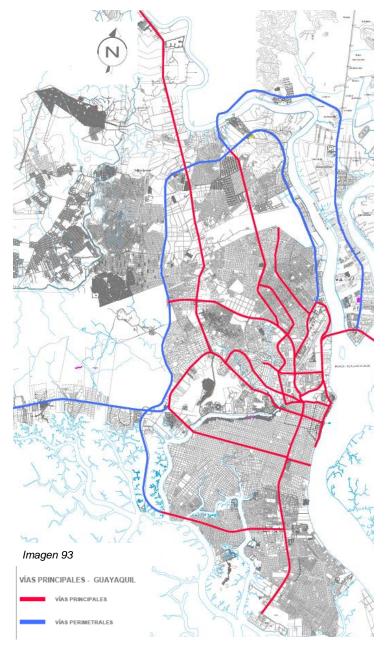
Esta deficiencia de espacios favorece la imagen de ciudad densa, desordenada y poco acogedora.



Espacios Públicos - áreas verdes y Bordes de Agua

### 2.4 Ejes conectores de las Principales Vías de Guayaquil

La mayoría de los desplazamientos viales se hacen por medios de transporte y con una velocidad que no permiten relacionarse con el entorno. Esto supone un empobrecimiento de los espacios intermedios, los espacios que relacionan los puntos, consecuentemente los espacios públicos. Doménico Di Siena 29



<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> Doménico Di Siena "Fragmentación del espacio urbano, identidad y condición global" http://ecosistemaurbano.org/urbanismo/fragmentacion-delespacio-urbano-identidad-y-condicion-%E2%80%9Cglocal%E2%80%9D/

### Avenida 9 de Octubre Guayaquil

- 1. Vista hacia el malecón 2000
- Vista desde el puente peatonal del Malecón del Salado













Imagen 93b 77

### 1. TRAMO TRANSVERSAL

En este caso por motivo de conexión tenemos: Av. 9 de Octubre como conector de los Malecones en sentido Este – Oeste. Cuenta con arbolado de estatura media y con palmeras que no son suficientes para cubrir el asolamiento, pero sirve de ornamento para la ciudad. (img.93a)

### 2. TRAMO LONGITUDINAL

Desde el norte, la Avenida Orellana se conecta con la Avenida de las Américas, Av. Machala y termina con la Avenida 25 de Julio hacia el sur, no cuenta con arbolado, ni carril bici, es netamente vehicular, son las más vías más congestionadas de la ciudad. (img.93b)



### **TERCERA PARTE**

3. CORREDOR/INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA

"Conceptos y Alternativas para vincular los espacios públicos en Guayaquil"

"¿Qué es un puente? Preguntaba el falsamente ingenuo Julio Cortázar. Y se respondía: una persona atravesando el puente. ¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente que interactúa cara a cara. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar como hecho material y social, productor de sentido. Una concentración de puntos de encuentros.

[Aunque un primer pensamiento nos sugiera lo contrario] En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, y sólo después vendrán los edificios y las vías, que son los espacios circulatorios o que posibilitan la circulación."

-Jordi Borja. La Ciudad Conquistada (2003)



Jardines colgantes, Bosquejo (Buenos Aires – Argentina) Fuente: Juan Sebastián Amadeo

79

En mayo de 2013 la Comisión Europea hizo pública la Estrategia Europea de Infraestructura Verde con el objetivo de impulsar el desarrollo de Infraestructuras Verdes en todos los ámbitos territoriales (nacional, regional y local) y garantizar su consideración en la ordenación del territorio.

Green Infrastructure-Enhancing Europe's Natural Capital, Comisión Europea, Bruselas, (6.5.2013)

### 3.1 Conceptos de Infraestructura verde

Uno de los principales retos a la hora de construir ciudad es lograr que ésta se adecue a las necesidades de sus habitantes. Existe una relación recíproca entre el hecho físico de la ciudad y la estructura social que la habita, por lo que los nuevos modos de vida, los nuevos intereses y demandas sociales tienen la capacidad de alterar la trama urbana.

Desde la década de los noventa, se ha incrementado la preocupación sobre las áreas verdes urbanas y su importancia en la sustentabilidad moderna. Se ha impulsado políticas y planes estratégicos de planificación urbana y territorial.

Cada vez es mayor la concienciación de los ciudadanos por los temas medioambientales y el interés en la búsqueda de una mayor calidad de vida urbana. Uno de los indicadores que relacionan la calidad de vida en las ciudades viene dado por la disponibilidad, el tipo de diseño

y ubicación de los espacios verdes. Diana García (2014) 30

El concepto de infraestructura verde comprende una aproximación estratégica para la implementación o conservación del paisaje y sus componentes de valor natural y cultural, en el marco de las iniciativas de ordenamiento y planificación sustentable del territorio, regulando los impactos generados por la acción antrópica<sup>31</sup> generados a partir de la expansión urbana, la sustitución de suelos, el paisaje, riesgo y resiliencia.<sup>32</sup>

"La infraestructura verde o green infrastructure es definida como una red interconectada de espacios verdes –urbanos, periurbanos, rurales y silvestres– que conserva y aporta funciones eco sistémicas y servicios ambientales para la población humana, a nivel de provisión de agua

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> Diana García, Corredores Verdes Estructurales. http:// www.redac-coactfe.org/portfolio/bel-air/

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> Antrópico Producido o modificado por la actividad humana, se designa todo lo que es relativo al ser humano, por oposición a lo natural, y especialmente se aplica a todas las modificaciones que sufre lo natural a causa de la acción de los humanos.

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Oswaldo Moreno, Paisaje, riesgo y resiliencia. La arquitectura del paisaje en la modelación sustentable del territorio. Pág. 22 -23

Imagen 100

Infraestructura Verde. Fuente: https://wikiarquitectura.com/es/images/0/00/Ec o-boulevard.\_infraestructura\_verde.jpg



limpia, mejora de la calidad del aire, mitigación de los efectos de isla de calor, conservación de la biodiversidad y vida silvestre, recreación, belleza escénica y protección ante desastres, entre otros beneficios." Benedict y McMahon,  $(2006)^{33}$ 

El papel de la infraestructura verde es el de proveer de áreas recreativas al aire libre, proteger zonas y hábitats naturales, así como el patrón ecológico del lugar y sus valores culturales y paisajísticos, mejorar el paisaje visual y preservar zonas de transición física y visual entre distintos usos y actividades. Una Infraestructura Verde puede ser definida a escala urbana, municipal, supramunicipal o regional.34

### Infraestructura Verde Urbana

La Infraestructura Verde Urbana se concibe así como una red interconectada y complementaria de espacios verdes urbanos que incluye a todos aquellos elementos destacados por importancia ambiental, paisajística o patrimonial, así como a sus correspondientes procesos y flujos ecológicos. Al integrarse en un mismo sistema, estos elementos cumplen, además de una importante función de vertebración del territorio urbanizado, un papel fundamental en la mejora de la calidad ambiental del medio urbano.35 La configuración de esta red y su integración en el planeamiento urbanístico incluve:

<sup>33</sup> Benedict y McMahon, Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century (2006), pág. 6.

Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana.

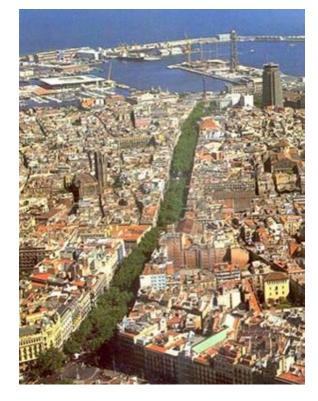
Decreto 120/2006 de la Generalitat valenciana. Artículo 41

<sup>35</sup> CEA - Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz - LA INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA DE VITORIA-GASTEIZ pág. 8 http://www.vitoriagasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/eu/32/9 5/53295.pdf

### Imagen 101

La Rambla - Barcelona
Fuente: http://tuguiadebarcelona.com/la-rambla-de-

barcelona/



### Los espacios verdes urbanos (Img.101):

- Arbolado urbano
- Parques y zonas verdes públicas
- Zonas verdes privadas y patios interiores
- Jardines Zonas verdes deportivas
- Huertos urbanos
- Ríos, arroyos y sistema de drenaje urbanos.

# Otros elementos seminaturales o artificiales (Img.102):

- Fachadas
- Cubiertas, muros y fachadas verdes
- Jardines de Iluvia
- Pavimentos permeables etc.

### Espacios potenciales (img.103):

- Infraestructura de transporte público
- Paseos peatonales y ciclistas
- Plazas y zonas públicas abiertas
- Edificios "verdes"



Cubiertas Verdes Fuente:

http://www.certificadosenergeticos.com/eficiencia-energetica-cubiertas-vegetales-elementos-



Propuesta de Regeneración Urbana en la **a la** Avenida Gasteiz

Fuente: http://especiales.elcorreo.com/vitoriacapital-verde-europea-2012/noticias/2012-01-13/avenida-incorporara-fauna-flora-

## 3.2 Funciones y Beneficios de la Infraestructura verde:

La Comunicación de la Comisión Europea sobre la Infraestructura verde define esta última como una herramienta de eficacia probada que aporta beneficios ecológicos, económicos y sociales mediante soluciones naturales y que nos ayuda a comprender el valor de los beneficios que la naturaleza proporciona a la sociedad humana y a movilizar inversiones para sostenerlos y reforzarlos. Dicho de otro modo, es una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, que presta una extensa gama de servicios ecosistémicos. <sup>36</sup>

### Adaptación al cambio climático

- Prevención de inundaciones, regulación de escorrentías.
- Reducción de los riesgos derivados de las inundaciones.

- Incremento de la recarga de aguas de los acuíferos.
- Regulación térmica y disminución de las islas urbanas de calor.
- Mejora de permeabilidad ecológica

### Mitigación del cambio climático

- Incremento de secuestro de carbono (efecto sumidero).
- Reducción de emisiones de carbono provenientes de los vehículos motorizados por el incremento de la infraestructura de transporte público y movilidad sostenible (paseos peatonales – bici rutas)
- Generación de fuentes de energía renovable "Edificios verdes"
- Reducción del consumo de energía por la atemperación climática por parte del arbolado, fachadas verdes, edificación bioclimática.

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup>Construir una infraestructura verde para Europa http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/Gl-Brochure-210x210-ES-web.pdf



Los árboles en el paisaje Urbano. Fuente:

https://landscapeiskingston.wordpress.co m/2015/02/17/trees-in-the-townscape-aquide-for-decision-makers/

# Stormwater Attenuation Biodiversity Air Quality Value Upfit Sense of Piace Enhanced Wariability Sonse of Piace Figh Severt High Severt Re tail Pocket Park High Severt Re tail

### Mejora de la Calidad Ambiental

- Mejora de la calidad del aire.
- Mejora de la calidad del agua. (purificación)
- Reducción de niveles de Ruido
- Control de la erosión del suelo

### Mejora de la salud y el bienestar

- Mejora de los valores estéticos.
- Incremento de recursos para la práctica del deporte y el ocio.
- Incremento de recursos para la contemplación y el bienestar espiritual.
- Generación de recursos para la formación y la educación.
- Generación de recursos comunitarios (implicación de la ciudadanía).
- Incremento de sentimiento de pertenencia e identidad.
- Agricultura urbana y producción de alimentos de proximidad. (huertos Urbanos)

El urbanismo tradicional, según Enric Batlle, se ha centrado preferentemente en la problemática de la ciudad compacta o en la intervención puntual sobre el paisaje exterior, y no ha conseguido hacer frente a la nueva realidad del crecimiento disperso, al paisaje suburbano al cual Ignaci de Solá- Morales llamaba terrains vagues o espacios libres residuales, y a la puesta en crisis, en definitiva, de los límites entre la ciudad y el territorio.

"El urbanismo desde el paisaje no consiste en una nueva metodología fragmentada, que acumule datos sobre botánica, hidrografía, geotecnia, fauna, etc., sino en una aproximación a la búsqueda de argumentos, quizá no cuantificables, que tratan de producir la unión indisoluble entre ciudad, espacio libre y paisaje" 37

En esta fusión de ciudad, espacio libre y paisaje, la infraestructura adquiere un papel protagonista, por ser el elemento que estructura el modelo urbano discontinuo, permitiendo conectar los fragmentos de la ciudad.

84

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> Batlle, E, El jardín de la metrópoli. Gustavo Gili, Barcelona, 2011.

# 3.2.1 Ejemplos de Infraestructura verde en España y América Latina.

### España.

Si bien es cierto que cada ciudad es diferente con su propia configuración y crecimiento, es preciso considerar los proyectos de innovación urbana que se están empleando fuera del país por ser un patrón que con sus aciertos y errores ha marcado un cambio significativo en el pensamiento de las ciudades y el espacio público.

Comprometidos por el cambio a ciudades sustentables, las ciudades Europeas desarrollan programas diseñados para dar respuesta a problemas socio-urbanos detectados en la etapa de análisis y diagnóstico pero de gran potencial para lograr el equilibrio del crecimiento urbano.

A continuación ejemplos de proyectos de integración Natural y estrategias de infraestructura Verde Urbana, que se destaca por su innovación en cuanto al planeamiento y ordenamiento urbano, y la preocupación de integrar los espacios públicos por medio de redes o corredores verdes.



Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz
Fuente: http://www.phpositivo.com/anillo-verde-vitoriagasteiz/



Imagen 106

Sistema de Movilidad Vitoria-Gasteiz Fuente: http://www.plataformaurbana.cl/archive/20 12/05/07/como-hacer-ciudad-vitoria-gasteiz-capitalverde/

# Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz –España.<sup>38</sup>

El anillo verde es un conjunto de parques periurbanos de alto valor ecológico y paisajístico enlazados estratégicamente mediante corredores eco-recreativos. Es el resultado de una estrategia a gran escala que surge a comienzos de los 90, a partir del Plan General de Ordenación Urbana de 1986, con el objetivo principal de restaurar los espacios de la periferia de VitoriaGasteiz, tanto desde el punto de vista ambiental como social, para crear grandes áreas verdes alrededor de la ciudad.

Una vez que la red de parques se complete, el anillo formará un continuo que podrá recorrerse cómodamente a pie o en bicicleta. La diversa tipología de los espacios que integran el anillo verde ha exigido un tratamiento diferencial para cada uno de ellos y un esfuerzo integrador para dar coherencia al conjunto, dirigidas a potenciar riqueza, variedad y complejidad. Las actuaciones carácter de ambiental, han

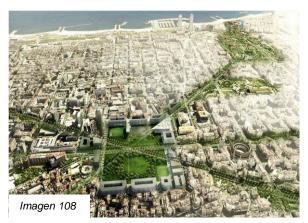
restaurado áreas degradadas potencializando los corredores ecológicos, mejorado las condiciones del medio orientadas al aumento de la biodiversidad y han adecuado los cauces fluviales tomando en cuenta las defensas contra inundaciones eliminando los puntos de vertido y focos contaminantes.

Desde el punto de vista social y de uso público, el anillo verde ofrece excelentes posibilidades para el paseo, el ocio y el disfrute en contacto con la naturaleza, con la creación de áreas de estancias, el acondicionamiento de itinerarios peatonales y ciclistas y se ha convertido en un espacio ideal para la realización de actividades e iniciativas educativas y de sensibilización ambiental Los proyectos verdes están dotados de una visión integral. Se desarrolla el Plan de Movilidad Sostenible asociado a las líneas de buses en la ciudad, y un circuito alternativo de movilidad, a pie o en bicicleta.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. http://www.vitoria-gasteiz.org



Proyectos Corredores Verdes Barcelona Fuente:http://ajuntament.barcelona.cat/glories/wpcontent/uploads/FotoAereaglories\_corredor-verd.jpg



Proyecto Canòpia Urbana Les Glories Fuente:http://www.skyscrapercity.com/showthrea d.php?t=764636&page=50

### Corredores verdes Barcelona – España

Los Corredores Verdes, tiene por objetivo establecer unas líneas de acción destinadas a mejorar las conexiones entre los espacios verdes urbanos y los espacios periféricos, mediante pasarelas y corredores verdes. Sentar bases para crear una red de espacios públicos de calidad, lo más natural posible, que enlace las grandes espacios verdes del municipio a la manera de ejes de conexión entre el litoral y la sierra de Collserola y los ríos Besòs y Llobregat.

La propuesta de Corredores verdes urbanos en Barcelona está elaborada en función de los requerimientos necesarios para la conectividad del verde en superficie (permeabilidad del suelo, continuidad lineal, riqueza de especies, etc.) y de las posibilidades de conexión verde en altura (arbolado viario y cubiertas verdes) a partir de la estructura de los diferentes tejidos urbanos y de su interrelación con las redes de movilidad (vehículo privado, transporte público, bicicleta y peatones). El objetivo, acercar la naturaleza a la ciudad para el disfrute de sus ciudadanos, teniendo en cuenta los requerimientos sociales

(accesibilidad en transporte público, proximidad a los espacios prioritarios para peatones, conexión con la red de bicicleta, etc.).

El corredor Ciutadella-Collserola se identifica como el primero tramo a implementar para conectar diferentes espacios naturales de la ciudad, actualmente aislados, y facilitar, de esta manera, el desplazamiento de la fauna y la flora entre el parque de la Ciutadella y el Parque Natural de Collserola y la conexión mar-montaña, un recorrido amable para los ciudadanos.<sup>39</sup>

En la actualidad existe el proyecto Canòpia Urbana (Agence Ter + Anna Coello), que se llevará a cabo en Barcelona, situada en la intersección entre las tres principales avenidas de la ciudad, Glòries se encuentra hoy en la articulación entre el sistema urbano del ensanche Cerdà y el futuro eje verde que unirá los parques de Trinidad, Sagrera y Ciudadela.<sup>40</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> Els corredors verds urbans Exemples i criteris de disseny Barcelona, 2010 pág.

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> Primer lugar concurso de Plaza Les Glories, Barcelona España http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-341167/primer-lugar-concurso-plaza-de-les-gloriesbarcelona-espana



Imagen 109

Laderas de Medellín – Cinturón verde. Fuentes: Retos y oportunidades para las laderas y el cinturón verde el valle de Aburrá

# América Latina Cinturón Verde Medellín – Colombia

Objetivos propiciar las condiciones y las oportunidades para el desarrollo humano integral en la zona donde se unen lo urbano y lo rural, organizando la ocupación y se regule la expansión de la urbe, se recuperen los elementos naturales del paisaje, se mejore el hábitat, la movilidad y la accesibilidad, se genere ingreso económico sostenible y se garanticen el respeto por la vida y la equidad.41 Controlar la expansión con una visión integral desarrollo: fortalecimiento de equipamientos de seguridad, sensibilización en el tema de la expansión en las comunidades del borde.

Vivienda contempla la transformación de los barrios bajo el concepto de Barrios Sostenibles, entendido como una evolución del Mejoramiento Integral de Barrios (MIB) mejoramiento y construcción de viviendas y el reasentamiento en el entorno, con la participación de los habitantes.

<sup>41</sup> Retos y oportunidades para las laderas y el cinturón verde de Medellín y el valle de Aburrá

Cinturón Verde Metropolitano - Jardín Circunvalar de Medellín



Cinturón Verde Urbano en la Ciudad de Medellín – Colombia

Fuentes: Retos y oportunidades para las laderas y el cinturón verde el valle de Aburrá

Espacio público y estructurador del territorio: el proyecto Jardín Circunvalar de Medellín concibe todo un tema de mejoramiento de espacio parques de borde, público. Generan eco consolidación de centralidades barriales. plazoletas, estancias paseos urbanos. Actualmente se han generado más de 260.305 m2 de espacio público nuevo en el borde de la ciudad.

Sostenibilidad integral del territorio: La recuperación ambiental con la siembra de árboles nativos, recuperación patrimonial, huertas agroecológicas comunitarias, entre otros temas.

Conectar el territorio con calidad: el borde de la ciudad carece de conexiones horizontales, se plantean tres ejes de movilidad entre los que se encuentran el Camino de la Vida (sendero peatonal), la Ruta de Campeones (ciclo ruta) y un eje de movilidad limpia.<sup>42</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> Jardín Circunvalar de Medellín nominado al premio Lápiz de Acero https://cinturonverde.wordpress.com/tag/espaciopublico/

### "Vida, espacio público y edificios; en ese orden"

Jan Gehl - "Ciudades para la gente"

# 3.3 Posible conexión del espacio público y natural en la ciudad de Guayaquil.

La presencia de espacios abiertos, áreas o zonas verdes, debe considerarse entonces como un argumento realmente relevante dentro de la gestión urbana si se quiere alcanzar niveles acordes a las necesidades propias de la población actual y proyectada, además, si se quiere frenar el crecimiento desequilibrado, insalubre e insostenible de los asentamientos humanos, para lo que es necesario fomentar modelos de ordenamiento del suelo orientadas a proteger los espacios abiertos.

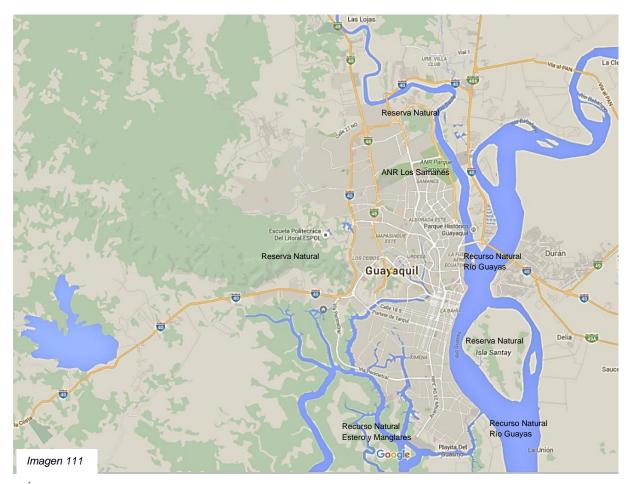
En el caso de Guayaquil, donde se ha perdido el control del crecimiento informal, se requiere de una visión e iniciativas puntuales que activen el cambio cultural de hábitos, dentro de un complicado y complejo sistema urbano ya establecido, que integre los fenómenos existentes como la movilidad, los usos del suelo, el acceso a los servicios ambientales, a las áreas naturales, servicios urbanos, etc...

Con la reciente intervención de los espacios públicos del Malecón 2000 y Malecón del Salado, la recuperación de los esteros por medio de parques lineales, la creación de las áreas verdes como el ANR Los Samanes y la "Isla Santay", contribuyeron a reducir el déficit de áreas verdes que propone la OMS, sin embargo, no basta solo la creación de estas obras puntuales, hay que dotar a la ciudad de infraestructura verde necesaria para aprovechar los beneficios ya mencionados que tanto necesitan los habitantes de Guayaquil.

### Según Benedict y McMahon, 2006

"Sin importar el tamaño o el diseño de un parque, este, por sí mismo no podrá proveer a la población de los beneficios que brinda la naturaleza en su conjunto, por tal razón se deberá pensar en un sistema de parques interconectados alrededor de los barrios" 43

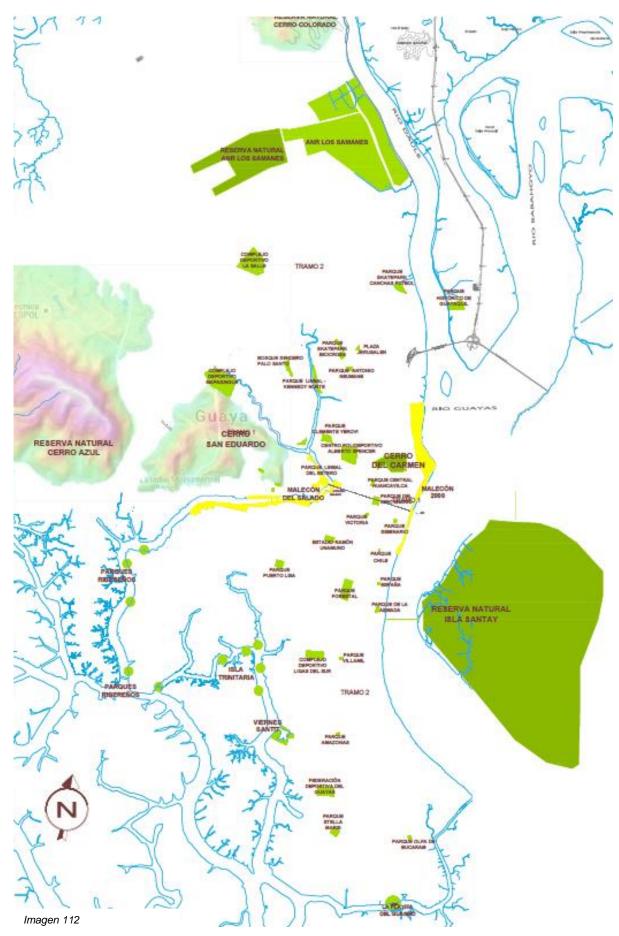
<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Benedict y McMahon, Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century (2006),



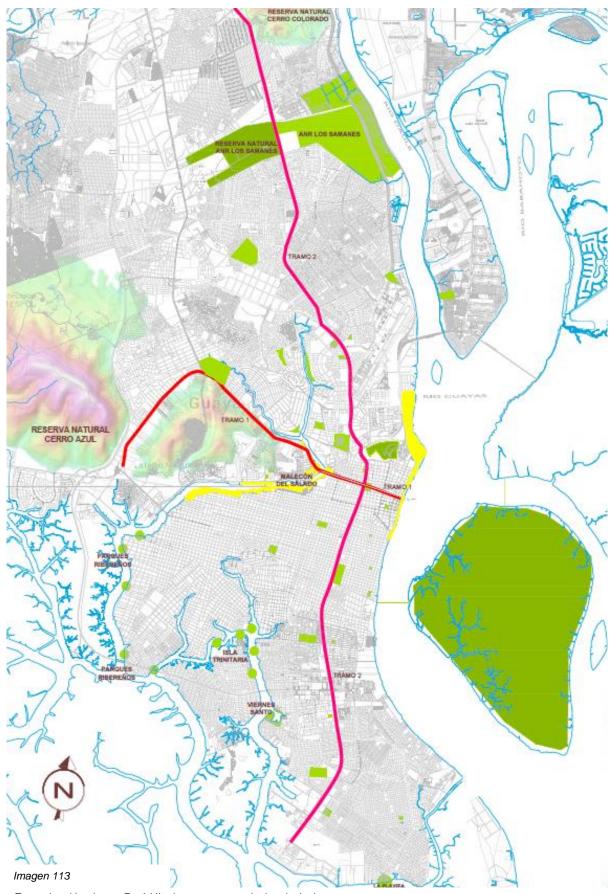
Áreas verdes y márgenes de Ríos y Esteros de Guayaquil

Para poder estructurar un corredor de espacios verdes es indispensable:

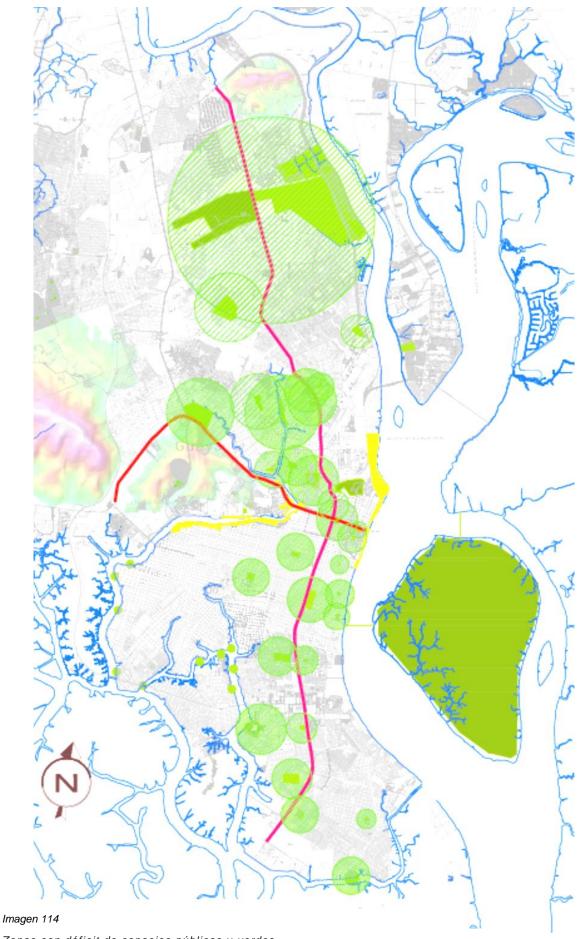
- Señalar los Limitantes naturales de la ciudad. (img.111)
- Reconocer los vacíos de la ciudad plazas, parques y áreas de reserva, márgenes de ríos y esteros (img. 112)
- Aprovechar la infraestructura vial existente, como conectores de la ciudad. En este caso identificamos el Tramo 1 como de Este a Oeste y el tramo 2 de Norte – Sur. (img. 113)
- 4. Identificar las zonas con déficit de espacios verdes en la ciudad de Guayaquil (img.114) con el propósito de proyectar la cantidad de espacios verdes nuevos que sería necesario incorporar y los puntos de localización óptima de acuerdo a diversos criterios socioambientales.



Estructura de plazas y áreas verdes de la ciudad.



Espacios Verdes y Red Viaria conectora de la ciudad. TRAMOS 1 Y 2



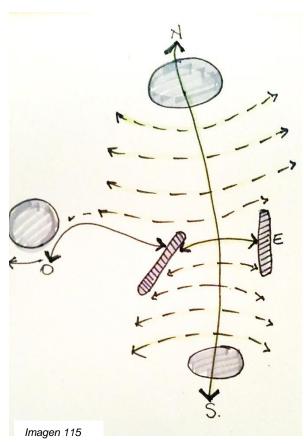
Zonas con déficit de espacios públicos y verdes.

Los espacios verdes aislados identificados (img.112) para integrarse en el sistema necesitan de vías que los vinculen, y que a su vez se conviertan en parte de dicho sistema,(img.113) que serían consideraras desde este punto de vista como vías parque dentro de una red jerarquizada por tipologías.

Guayaquil presenta una estructura vial de forma lineal, de norte a sur y de este a oeste, cumpliendo su objetico como red de tráfico, pero no como red de posibles ejes arbolados verdes conectados con el sistema de plazas, parques vecinales o urbanos. Sin embargo estas vías urbanas de la ciudad en su estado actual, señaladas como tramos 1 y 2 tienen potencial para ser consideradas como conectores del sistema de espacios verdes que se propone en este estudio.

Estas vías no sólo deben ser conectores del sistema verde, sino que además deben actuar como ejes que faciliten la accesibilidad de toda la población, aproximando los espacios verdes a

los diferentes sectores urbanos, como vías preferentes de acceso a los mismos. (img.115)



Esquema de funcionamiento del corredor verde

De acuerdo a lo examinado en la Imagen 114, Existen áreas urbanas que no disponen de parques vecinales propios o se encuentra fuera de los radios de influencia (a más de 1500 metros) de los espacios públicos, tienen una accesibilidad muy limitada. Lo que ocasiona que no sean partícipes de estos espacios o tengan que movilizarse para hacer uso de los mismos.

Los sectores con mayor desigualdad social, coinciden con la menor concentración de áreas verdes y arborización, son zonas con mayor densidad edificada, lo que produce un mayor impacto ambiental asociados a la contaminación atmosférica y al efecto isla de calor.

Estos factores concretan aquellas áreas críticas y por ende, prioritarias para la localización de las nuevas plazas y parques que se unirán a la estructura de los espacios públicos existentes, y estarán interconectados por los corredores verdes orientados sobre la infraestructura vial.

Así mismo, Guayaquil por estar rodeado de esteros y río sufre de riesgo hídrico, se deberá identificar las áreas vulnerables a inundaciones, drenaje insuficiente y exceso de impermeabilidad dónde es imprescindible ubicar espacios verdes. (Parques lineales) tal como se han venido desarrollando los proyectos de recuperación del estero.

# 3.4 Alternativas para vincular el espacio público y las áreas verdes por medio del Corredores Verdes en la Ciudad de Guayaquil.

Después de analizar la situación actual del de los espacios verdes de la ciudad e identificar sus problemáticas y carencias, se propone un cambio de perspectiva, considerando las vías urbanas señaladas como elementos potenciales para una red de vías parques que genere un sistema integrado de espacios verdes, que pueda jugar un papel estructural en una ciudad compacta y difusa como es Guayaquil.

La alternativa de vinculación urbana será el resultado de un conjunto de estrategias donde el carácter unitario e integrador será el denominador común, suscitando la conectividad física y visual del entorno urbano y potenciando la movilidad sostenible; para conseguirlo, hay comenzar por reorganizar y jerarquizar el sistema viario, siendo la primera estrategia a tomar.

Considerando además que esta estrategia creará una conexión en los subsistemas de escalas descritos a continuación:

Escala microurbana, referente a las plazas públicas existentes en la ciudad con el fin de interconectarlas entre sí mediante corredores verdes compuestos de arbolado viario de mediana altura en calles o avenidas. El objetivo es acercar el verde a la vida cotidiana de la población incrementando la oferta de espacio público (nuevas plazas en lugares que haga falta) y mejorando la calidad ambiental en entornos microurbanos.

Escala urbana, interconecta las plazas públicas con los parques urbanos, mediante corredores verdes en avenidas o calles donde sea factible incorporar bulevares con arbolado de mediano y gran altura. El objetivo la regulación del microclima urbano, reducción del efecto isla de calor, reducción de la contaminación en los espacios urbanos y reducción de la escorrentía urbana.

"...en la ciudad las calles no son únicamente carreteras"

Ildelfonso Cerdá

Escala macrourbana o metropolitana, interconecta la primera y segunda escala con los grandes parques y reservas naturales, y a su vez estos con el periurbano, mediante parques lineales. El objetivo mitigar los efectos ambientales de la macroescala: contaminación, absorción del co2, conservación de la biodiversidad y del ecosistema natural y oxigenación.

Apuntando esta investigación en la escala urbana, se propone alternativas para una red verde con el objetivo utilizar los tramos viales como ejes principales donde se proyectarán corredores hacia los parques vecinales y hacia los puntos estratégicos de la ciudad.

Estos corredores conectaran los parques a través de vías con potencial para ello. Se debe hacer una selección y clasificación en diferentes tipologías, criterios de función y escala con la ventaja de conexión, amplitud de su perfil, presencia de arbolado y otros.

Estructurar el sistema en redes superpuestas, logrará el objetivo de cubrir el déficit de espacios

verdes en la ciudad. La idea es aumentar la movilidad blanda creando carriles bicis con un sistema continuo funcional, dentro de vías mixtas, en las que se dé igual importancia al tránsito rodado y al paseo peatonal, además del uso eficiente del transporte público. Así como funciones recreativas relacionadas con los espacios verdes de la ciudad.

### Alternativas para la conexión de Espacios Públicos en Guayaquil.

### • La reorganización estructura viaria

En una ciudad donde la movilidad motorizada acapara la funcionalidad del espacio público, reordenar y jerarquizar el sistema viario es considerado como la primera estrategia a tomar. Una reorganización que seguirá las dos directrices que caracterizan a la traza urbana del Plan: una, la trama longitudinal (norte – sur) paralelas al borde fluvial; la otra, el trama transversal conectando los elementos fluviales Río Guayas, Malecón del Salado en dirección a la vía a la costa, con el fin de convertir al ciudadano en actor protagonista del espacio



Imagen 116

Esquema Vial de funcionamiento del corredor verde en tramo Longitudinal Fuente: http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/transit-corridor/

público de Guayaquil, se privilegiará el uso peatonal sobre el vehicular.

La redefinición de la sección posibilitará la implantación de un carril bici de doble sentido Esta actuación formalizará un modo de transporte sostenible, que a pesar de su auge, no posee hoy en día la infraestructura viaria necesaria para su correcta y segura movilidad. Asimismo, este proceso de humanización de los corredores vendrá acompañado de una serie de mejoras en su diseño urbano: arborización a ambos lados de la vía, ubicación de mobiliario urbano y colocación de iluminación acorde a las nuevas necesidades.

Este conjunto de actuaciones mejorará sustancialmente el confort urbano del eje, pacificando sustancialmente su función viaria.

Un alto porcentaje de espacio antes reservado para el automóvil, permitirá la reintegración del peatón y ciclista al espacio vial; aportará recorridos peatonales donde se propicie la movilidad blanda y no haya fricciones con el tráfico motorizado (Gehl, 2006). 44

44

<sup>44</sup> Jan Gehl "Ciudades para la gente"



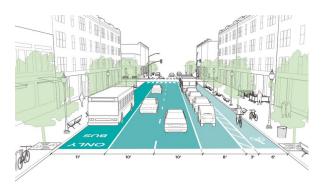


Imagen 117
Esquema Vial de funcionamiento del corredor verde en tramo transversal
Aceras peatonales más amplia y arboladas, mobiliario urbano e iluminación adecuada, carril motorizado de transporte público, privado carril bici

Fuente: http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/lane-width/

Carriles urbanos como revitalizadores naturales y sociales.

En los últimos años, son muchas las ciudades que han potenciado determinados ejes urbanos (véase los ejemplos mencionados), para convertirlos en trayectos peatonales al mismo tiempo son elementos de enlace de distintos parques y plazas; corredores que unirán fragmentos para configurar así una red verde en el paisaje urbano de Guayaquil.

criterios tramos Los convertir los para transversales, es el caso del eje testimonial de su desarrollo histórico es la Av. 9 de Octubre, por los considerables inmuebles patrimoniales y espacios emblemáticos de la ciudad, es de rediseñar la sección de la calle, compatible con el uso peatonal, vehicular motorizado, carril bici, mobiliario adecuado y arbolado de mayor altura, creando una plataforma única como punto de partida para las nuevas tipologías de calles y avenidas, que permitirán una interactuación con el entorno, haciendo que el ciudadano se convierta en partícipe

protagonista del espacio urbano que le rodea (Rojas, 2012).



Imagen 118 Esquema Vial de funcionamiento del corredor verde en tramo transversal Aceras peatonales más anchas

Fuente: http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/lane-width/



Imagen 119

Esquema Propuesta Urbana de mejoramiento de bordes Nueva Zelanda– Gehl Architects Fuente: http://crisislandscapes.blogspot.com.es/2012/10/gehl-architects-work-for-avon-river.html

La vinculación del espacio público de una manera integral, daría como resultado.

• Un mismo lenguaje formal como seña de identidad, potencia el espacio público como un todo. Es momento de considerar a este escenario como un único conjunto urbano y no como un sumatorio de piezas inconexas, lo que mejorará la percepción del espacio público.

Los criterios adoptados deberán seguir un mismo lenguaje formal y otorgar un mayor confort al espacio público: la reordenación viaria, es una conectividad física-visual que rinda uniformidad del lenguaje formal; la utilización de un mismo pavimento en aceras más acorde con las exigencias que un recorrido peatonal requiere (mobiliario, iluminación, arbolado), que siguiendo una diseño común, responda a las diferentes necesidades espacio que cada requiere; mobiliario urbano con una estética y formalidad muy pareja.

 Los bordes de agua como conductores de espacio público, ya que han significado el origen y desarrollo de la ciudad que hoy conocemos, porque resultaron esenciales para el asentamiento de la ciudad y su desarrollo siendo el inicio del trazado urbano y de su relación directa con el Rio y los esteros fue el motivo para creación de los espacios públicos de mayor significado para la ciudad.

• Árboles como conector paisajista y ambiental. "El árbol es el elemento por excelencia del paisaje urbano, y su presencia es un indicador de los aspectos vitales y socioculturales de la ciudad" (Wiesner, 2000).

Es esencial, el aumentar de manera considerable la presencia arbórea en este contexto vital. Una medida que ayudará a solventar la enorme carencia de espacios verdes tiene Guayaquill, (porcentaje inferior los 9m<sup>2</sup>/habitante que exige la OMS). Su implantación se realizará, tanto en los sectores a intervenir como a lo largo de los dos nuevos ejes propuestos. Esta medida conectará a modo de "corredores verde" los diferentes espacios públicos existentes y nuevos, ayudando a enriquecer, pacificar y por tanto, humanizar el espacio.

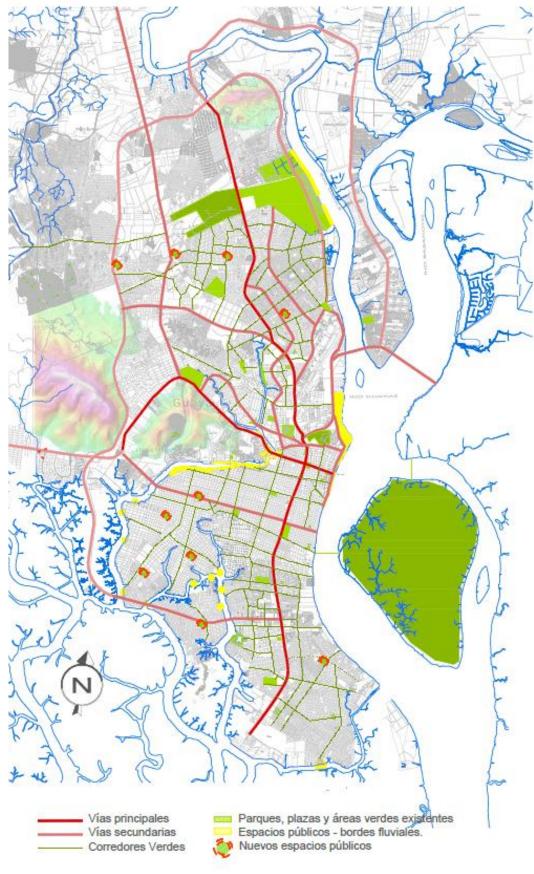


Imagen 120

CORREDORES VERDES Y ESPACIO PÚBLICO -GUAYAQUIL

A pesar de que la ciudad de Guayaquil ha contemplado la creación de espacios abiertos para el mejoramiento del espacio público, el paisaje urbano, la recreación social, no llegan a abastecer las demandas de áreas verdes que necesita la ciudad y se pierde en la individualidad de cada proyecto.

A partir de este estudio se ha determinado criterios que podían orientar la implementación de un sistema integrado de corredores e infraestructura verde. Las estrategias van dirigidas a reorganizar la estructura viaria dando como resultado la configuración de un nuevo escenario urbano.

La reorganización viaria reducirá sobremanera la fragmentación espacial, favoreciendo la accesibilidad y continuidad de la calle; conectará los distintos espacios públicos antes desvinculados, con el fin de generar una red de espacios libres y la creación de nuevos áreas que serán punto de partida para el desarrollo del sector.

La integración de una infraestructura verde en una ciudad como Guayaquil, será posible, por medio de dos de las redes de espacios públicos más importantes de la ciudad desde un punto de vista estructural: la red viaria y la red de espacios verdes existentes. Apostando a un desarrollo urbano en el que la influencia que se ejerza sobre el medio natural sea tal que le permita readaptarse como ciudad.

El panorama descrito en esta investigación tiene la intención de generar y consolidar un mayor estudio sobre este tema que es importante para la ciudad, pero que ha sido abordado de forma limitada, un tema polémico en una ciudad donde el desarrollo de infraestructura vial, inversiones inmobiliarias residenciales en las afueras de la ciudad, y construcción de centros comerciales, son más importantes que la conexión como ciudad y sus problemas sociales y ambientales.

Para concluir cito a Jan Gehl, "... la gente necesitamos ser invitados a utilizar su ciudad y indicaciones sus espacios, seguimos las proporcionadas por nuestro entorno: construcción de carreteras y la gente va a conducir en ellas, construir parques y la gente va a hacer un picnic en ellos. El grito repetido a menudo que no necesitamos carriles bici porque no tenemos un número suficiente de ciclistas obtiene la relación causal precisamente al revés,

no tenemos suficientes ciclistas porque no hemos dado a la gente un entorno en el que se puede completar un ciclo. Del mismo modo, no tenemos un gran número de peatones para acomodar simplemente porque no hemos proporcionado alojamiento para los peatones. Las personas responden a las señales proporcionadas por sus entornos."

Imagen 121

Fuente: http://www.theaustr alian.com.au/news/ danish-architectprofessor-jan-gehlhas-a-grand-planto-bring-adelaide-



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### **LIBROS Y REVISTAS**

AGÈNCIA d'ECOLOGIA URBANA de BARCELONA. Pla estratègic d'espais lliures de Barcelona. Els corredors verds urbans. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2006.

Ajuntamient de Barcelona Plan del Verde y de la Biodiversidad de Barcelona 2020, Medi Ambient i Serveis Urbans - Hàbitat Urbà, 2013.

Andrade, Xavier Más ciudad, menos ciudadanía: renovación urbana y aniquilación del espacio público en Guayaquil. En: Ecuador Debate No. 68. Quito: Centro Andino de Acción Popular. (2005)

Benedict y McMahon, Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century (2006)

Bohigas, Oriol, "La ciudad como espacio proyectado" La arquitectura del espacio público. Formas del pasado, formas del presente. Triennale di Milano / Junta de Andalucía. 1999

Borja, Jordi - MUXÍ Zaida. El Espacio Público, Ciudad Y Ciudadanía. Barcelona, 2000

Cerdá, Ildefons. Teoría general de la Urbanización. Reforma y ensanche de Barcelona. (1867). Ed. Instituto de Estudios Fiscales, Barcelona. 1971.

Dammert, Lucía. ¿Ciudad sin ciudadanos? Fragmentación, segregación y temor en Santiago. Revista eure (vol.XXX, N°91), PP.87-96, Santiago de Chile, diciembre 2004.

Estrada, Julio. Guía Histórica de Guayaquil, Guayaquil, 2000.

Gehl, Jan. La humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios. Barcelona: Reverté, S.A., 2006.

Gehl, Jan. Ciudades para La Gente, Buenos Aires, 2014

Jacobs, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades Americanas Barcelona., 1967

Moreno Oswaldo, Paisaje, Riesgo y Resiliencia. La Arquitectura Del Paisaje En La Modelación sustentable Del Territorio. 2013

Navas, Gabriela. Malecón 2000 El Inicio De La Regeneración Urbana En Guayaquil: Un Enfoque Proyectual. Flacso Ecuador, Quito, 2012

Segré Roberto, Arquitectura Y Ciudad En América Latina. Centros Y Bordes En Las Urbes Difusas

Sorkin, Michel Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space. Hill and Wang, New York. 1992

Wiesner, Diana. Metodología para la definición de una Estrategia de Arborización. Bogotá: Foro de Arborización Urbana, 2000.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC:

Censo poblacional, 2010

Áreas Verdes del Ecuador, 2012

Anuario de Estadísticas De Transporte, 2013

Ministerio Del Ambiente Del Ecuador:

Generación Y Restauración De Áreas Verdes para La Ciudad De Guayaquil, "Guayaquil Ecológico" 2010

Áreas Protegidas – Manglares del Guayas (2011)

Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica

Municipio de Guayaquil:

Sistema de Información Geográfico Municipal-SIGMU, 2005.

Historia del Desarrollo Urbano de Guayaquil. Pág. web MIMG

Fundación Malecón 2000

Arq. José Núñez, Reordenamiento, Recuperación e Intervención en las riberas del Estero Salado, MIMG.

### **PÁGINAS WEBS**

Itinerario del progreso de Guayaquil (siglos XVII-XIX)

<a href="http://ensaladafilosofica.blogspot.com.es/2011/08/itinerario-del-progreso-de-guayaquil.html">http://ensaladafilosofica.blogspot.com.es/2011/08/itinerario-del-progreso-de-guayaquil.html</a>

Diario el Expreso "El 53% del área urbana de Guayaquil nació de invasiones" 25-05-2014 <a href="http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota.aspx?idart=6271011&idcat=19308&tipo=2">http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota.aspx?idart=6271011&idcat=19308&tipo=2</a>

Universidad Flacso Andes - El Desarrollo Urbano De Guayaquil Y Los Problemas de Vivienda y Servicio, 1980.

http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=24777

Fundación Malecón 2000 http://www.malecon2000.org/web/?page\_id=6

Diana García, Corredores Verdes Estructurales. http://www.redac-coactfe.org/portfolio/bel-air/

Doménico Di Siena "Fragmentación del espacio urbano, identidad y condición global" <a href="http://ecosistemaurbano.org/urbanismo/fragmentacion-del-espacio-urbano-identidad-y-condicion-web-80%90glocal%E2%80%9D/">http://ecosistemaurbano.org/urbanismo/fragmentacion-del-espacio-urbano-identidad-y-condicion-web-80%90glocal%E2%80%9D/</a>

Reunido el Tribunal calificador en el día	a de _		_ de
en la Escuela Técnica Superior de Arqu	uitectura La	Salle de la Univ	versidad Ramon Llull
el/la alumno/a	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
expuso su Trabajo Final de Máster, el c	cual tiene po	or título:	
			TIVAS PARA CONECTAR I GUAYAQUIL - ECUADOR
delante del Tribunal formado por los Dr	·		ón, habiendo obtenido la calificación:
Presidente/a			
Vocal			
Vocal			
Alumno/a			